SKRZYDLATA POLSKA

NR 6 (761) ● 6. II. 1966 ● ROK XXII/XXXVI ● CENA 2 ZŁ



OSIĄGNIĘCIA I PERSPEKTYWY AEROKLUBU KIELECKIEGO

●

RAKIETA KOSMICZNA POWRACA NA ZIEMIĘ

●

REPORTAŻ SPOD ORCHIDEI

Zimą na lotnisku wojskowym. Foto: J. Tobolski

XI CAŁOROCZNE ZAWODY SZYBOWCOWE „SKRZYDLATEJ POLSKI" o memoriał R. BITNERA

ZAKOŃCZONO wreszcie żmudne podliczania wyników XI Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera. Dokładne omówienie i wyniki tych zawodów opublikujemy w następnych numerach. Tymczasem podajemy garść informacji i klasyfikację czołówki.

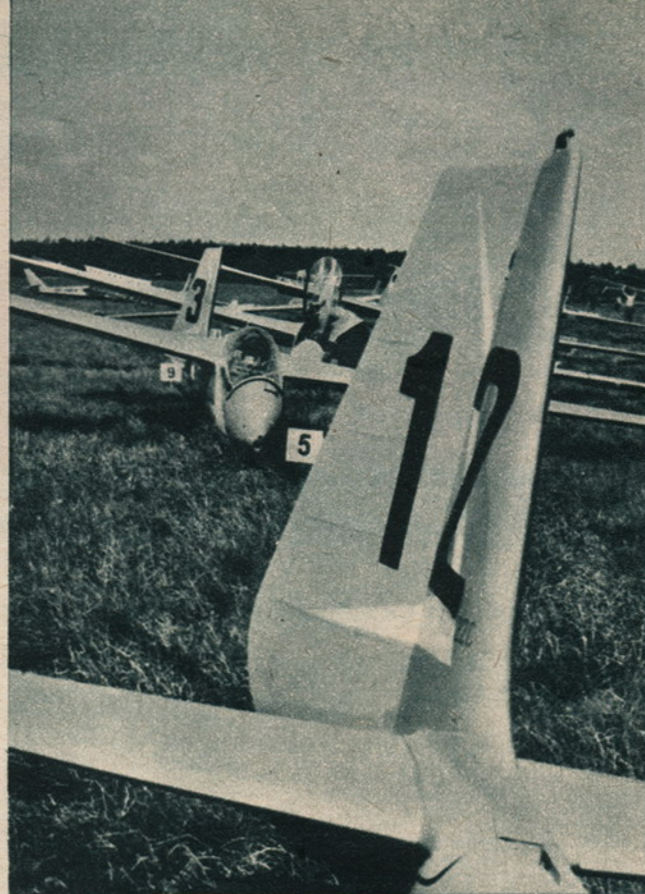
W XI CZS startowało 255 pilotów szybowcowych z 33 aeroklubów.

W Zawodach zwyciężył, po raz drugi, **Stanisław Kluk ze Stalowej Woli,** który zgromadził na swym koncie 15 304 punkty za następujące konkurencje: docel—powrót 440 km, trójkąt 200 km z prędkością 78,48 km/h i trójkąt 300 km z prędkością 83,94 km/h. W czołówce uplasowali się piloci na ogół znani w kraju. Spośród pilotów młodszych, sklasyfikowanych w pierwszej dwudziestce, wymienić należy Jerzego Dyczkowskiego z Lublina, Gromosława Czempińskiego z Poznania, Adama Baryczę z Lublina, Jerzego Krasińskiego z Warszawy i Wojciecha Matza z Łodzi. W tejże dwudziestce znalazła się natomiast tylko trójka kadrowiczów — Adela Dankowska, Kazimierz Gorzkiewicz i Pelagia Majewska.

Start w szybowcowych mistrzostwach Polski w 1966 r. zapewnia tym razem 12 500 punktów, natomiast w zawodach II ligi — 10 500 punktów. Nie są to wyniki zbyt wygórowane. Wystarczyło więc tylko zaliczyć trzy średnie konkurencje, aby znaleźć się na miejscu premiowanym startem w mistrzostwach lub zawodach krajowych. Mamy jednak nadzieję, że rok bieżący będzie bardziej łaskawy dla szybowników i przyniesie nowe sukcesy i miłe niespodzianki w tych największych zawodach szybowcowych, którym patronuje nasza redakcja. Przypominamy, że dwunaste z kolei Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski" o memoriał R. Bitnera rozpoczęły się 1 stycznia br.

A oto najlepsi piloci w XI Całorocznych Zawodach Szybowcowych w 1965 roku: **1. Stanisław Kluk, Stalowa Wola — 15 304 pkt, 2. Bogdan Jóźwicki, Radom — 14 934 pkt, 3. Jerzy Dyczkowski, Lublin — 14 561 pkt, 4. Adela Dankowska, Poznań — 14 350 pkt, 5. Kazimierz Gorzkiewicz, Gdańsk — 14 346 pkt, 6. Konrad Wiciński, Białystok — 14 332 pkt, 7. Marek Kochanowski, Gdańsk — 14 164 pkt 8. Olgierd Olszewski, Gdańsk — 13 254 pkt, 9. Antoni Schabowski, Rzeszów — 13 225 pkt, 10. Stanisław Sójka, Ostrów — 12 898 pkt.**

(kh)



Na starcie zawodów. Foto: J. SZYMAŃSKI

W SKRÓCIE

NA POSIEDZENIU Wojskowego Komitetu Społecznego Funduszu Budowy Szkół podano m. in. do wiadomości, że w okresie 7-letniej działalności wojska na rzecz szkół Tysiąclecia zebrano łącznie w Siłach Zbrojnych 119 milionów złotych. Wartość prac społecznych sięga blisko 50 milionów złotych. Najwięcej, bo ponad 24 miliony złotych, zebrały na fundusz szkół Wojska Lotnicze.

*

W DNIACH 14—15 stycznia br. odbył się pod przewodnictwem dowódcy Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, gen. dyw. pil. Czesława Mankiewicza, I Zlot Racjonalizatorów i Wynalazców Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Wzięło w nim udział ponad stu delegatów. Wielu racjonalizatorów i aktywistów ruchu racjonalizatorskiego nagrodzono białą bronią boczną, nagrodami rzeczowymi i dyplomami pamiątkowymi. Z okazji zlotu zorganizowano także wystawę prac racjonalizatorskich, na której zgromadzono ok. 100 eksponatów.

*

NAKŁADEM Społecznego Instytutu Wydawniczego „Znak" w Krakowie ukaże się w tym roku nowa książka płk. pil. Witolda Urbanowicza pt. „Początek jutra", jako drugi z kolei zbiór jego wspomnień po wydanym w 1963 r. „Ogniu nad Chinami". Zawierać ona będzie wspomnienia znakomitego polskiego lotnika z kampanii wrześniowej 1939 r., pobytu w Rumunii i Francji aż do wyjazdu autora do Anglii w styczniu 1940 r.

*

W WOJSKU coraz większą popularnością cieszą się modelarnie, których w różnych jednostkach wojskowych jest kilkaset. Kierują nimi najczęściej żołnierze zorganizowani w Kołach Młodzieży Wojskowej. Wachlarz prac podejmowany w tych modelarniach jest bardzo szeroki, w zależności od rodzaju jednostek. Wykonuje się w nich m. in. modele okrętów, samolotów, dział, czołgów, mostów itp. Praca żołnierzy w modelarniach, mająca na celu zaspokajanie zainteresowań młodzieży wojskowej, walnie przyczynia się do popularyzacji techniki, a także jest atrakcyjną pomocą w wyszkoleniu bojowym żołnierzy. Wykonane modele służą bowiem bardzo często jako materiał poglądowy, na przykład przy nauce o budowie broni, sprzętu bojowego, różnych urządzeń technicznych itp. Warto również dodać, że znaczna część produkcji modelarni przeznaczona jest dla szkół podstawowych, a czasem i średnich.

*

UCHWAŁĄ Prezydium Polskiej Akademii Nauk powołany został nowy organ PAN: Komitet do Spraw Badań i Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej, który działać będzie przy prezydium Akademii.

*

JEDNOSTKA lotnicza armii czechosłowackiej w Pardubicach otrzymała polski sztandar za dobre wykonanie przez nią odpowiedzialnych zadań podczas jesiennych manewrów na terenie NRD w ub. r. Żołnierze tej jednostki współdziałali w czasie manewrów z naszą dywizją powietrzno-desantową, wykonując niezwykle skomplikowane zadania. Z tej okazji odbyła się w pardubickiej jednostce lotniczej podniosła uroczystość, będącą wyrazem polsko-czechosłowackiego braterstwa broni.

*

PRACA magisterska Stefana Ceglarka (Wojskowa Akademia Polityczna) pt. „Organizacja szkolenia kadr Ludowego Lotnictwa Polskiego (X. 1944 r. — IV. 1945 r.)", wykonana pod kierunkiem prof. dra St. Herbsta, otrzymała drugą nagrodę imienia A. Zawadzkiego.

JUBILEUSZ „WIRAŻY"

Z okazji 15-lecia popularnego wśród lotników wojskowych tygodnika Wojsk Lotniczych i OPK „Wiraże", odbyło się w Klubie Oficerskim Inspektoratu Lotnictwa jubileuszowe spotkanie zespołu redakcyjnego pisma z przedstawicielami dowództw rodzajów lotnictwa, korespondentami i współpracownikami.

Na spotkanie przybyli m. in.: Główny Inspektor Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, szef Zarządu Politycznego Inspektoratu Lotnictwa płk. mgr Mirosław Nadelwicz, szef sztabu Inspektoratu Lotnictwa, gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło, przedstawiciele Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, dowództwa Lotnictwa Operacyjnego, Aeroklubu PRL oraz redaktorzy zaprzyjaźnionych z „Wirażami" gazet i czasopism.

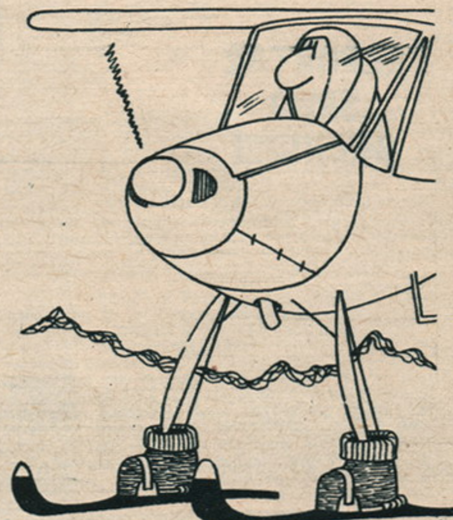
Po otwarciu spotkania przez redaktora naczelnego „Wiraży" ppłk. mgr. Wiktora Wionczka, dorobek tygodnika omówił płk mgr Mirosław Nadelwicz, wysoko oceniając 15-letnią działalność pisma. Gen. dyw. pil. Jan Raczkowski w swoim wystąpieniu podkreślił poważny udział tygodnika w dziele rozwoju i podnoszenia gotowości bojowej wszystkich rodzajów lotnictwa. Pracownicy, najbardziej aktywni korespondenci i współpracownicy otrzymali nagrody, upominki i dyplomy, m. in. także od Aeroklubu PRL.

Na spotkaniu, które upłynęło w niezwykle miłej i serdecznej atmosferze, składano „Wirażom" — pracownikom zespołu redakcyjnego i korespondentom — mnóstwo życzeń. Dołączamy się do nich jeszcze raz i my, życząc sympatycznym kolegom z „Wiraży" dużo sukcesów dziennikarskich i wiele pomyślności w życiu osobistym.

Nowa pomoc szkoleniowa

„Trzecia klasa wyszkolenia modelarza lotniczego", to tytuł najnowszego wydawnictwa Aeroklubu PRL (Druk. — MON). Książka przeznaczona jest dla młodzieży pragnącej rozwijać swoje zainteresowania lotnicze przez budowę modeli latających. Na treść 150-stronicowej, bardzo przystępnej pracy, składają się materiały niezbędne dla zajęć teoretycznych w każdej modelarni klubowej. Autorem książki jest inż. Andrzej Trzciński. Nakład 5 tys. egz. Książka przeznaczona jest do użytku wewnętrznego i można ją otrzymać w wydziale propagandy każdego aeroklubu regionalnego.

ALOJZY BUZIO — lotnik znakomity



Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

MINISTER komunikacji, mgr inż. Piotr Lewiński, zapowiedział w opublikowanym na łamach tygodnika „Transport i Drogi” artykule (Kierunki zmian w metodach planowania i zarządzania w resorcie komunikacji) utworzenie w tym roku Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, któremu byłyby podporządkowane dwie jednostki: jedna (w postaci dotychczasowego Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych) dla kierowania ruchem lotniczym i eksploatacją portów lotniczych, druga zaś (w postaci dotychczasowego przedsiębiorstwa PLL LOT) dla wykonywania zadań przewoźnika lotniczego. „Taki układ — czytamy w artykule min. Lewińskiego — umożliwi skoncentrowanie funkcji ogólnego kierownictwa i zwierzchniego nadzoru w jednym organie Ministerstwa Komunikacji”.

•

W ROCZNIKU lotniczym pt. „Flieger-Jahrbuch 1966”, wydawanym w Niemieckiej Republice Demokratycznej, ukazał się obszerny i bogato ilustrowany artykuł o lotnictwie polskim, napisany przez Głównego Inspektora Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego.

•

W WOJSKOWYM Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie przekazano 13 stycznia do użytku zespół komór niskich ciśnień i temperatur. Jest to urządzenie prototypowe, jedno z nielicznych w świecie, przeznaczone m. in. do doświadczeń i badań reakcji organizmu pilotów samolotów odrzutowych. Wykonawcą zespołu komór jest przedsiębiorstwo „Mostostal”.

•

OTRZYMALIŚMY kolejny, nr 5 (I kwartał 1966) „Biuletynu Informacyjnego Aeroklubu Krakowskiego”. Podsumowano w nim m. in. sezon lotniczy 1965 r., poddano analizie bezpieczeństwo lotów za drugie półrocze ub. r. oraz zamieszczono plany zajęć teoretycznych sekcji szybowcowej, spadochronowej i samolotowej w pierwszym kwartale br. Pisaliśmy już o tym pożytecznym wydawnictwie w pracy klubowej i zachęcamy jeszcze raz inne aerokluby do naśladowania.

•

PROFESOR dr Franciszek Misztal mianowany został zastępcą sekretarza naukowego Polskiej Akademii Nauk.

•

WOJSKA Lotnicze należą w Wojsku Polskim do przodujących w zakresie świadczeń na rzecz różnych szkół, w tym również szkół Tysiąclecia. Realizacja różnych czynów podjętych przez lotników wojskowych zamknęła się w 1965 r wieloma setkami tysięcy złotych. Poza tym, w ramach patronatów nad budowanymi przez siebie szkołami, lotnicy wojskowi przekazali dzieciom ponad 5 tysięcy książek, 320 zestawów narzędzi i kompletów pomocy naukowych.

•

PLUTONOWY — podchorąży Bogdan Grabowski z Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej w Jeleniej Górze skonstruował, w czasie wolnym od nauki i pracy, miniaturowy (niewiele większy od pudełka zapałek) radioodbiornik. Posiada on dwa zakresy fal — długie i średnie, a pracuje na trzech tranzystorach, będąc zasilany przez 9-voltową baterię. Jest to, jak twierdzą fachowcy, najmniejszy polski radioodbiornik.

SZCZECIN. Nowoczesne, piękne architektonicznie domy mieszkalne są widocznym akcentem tego wielkiego miasta portowego, centrum gospodarczego i kulturalnego północno-zachodnich rejonów Polski. Foto: A. Ziemiński

POLSKA Z LOTU PTAKA





LOTNICZYM SZLAKIEM PRZEZ TYSIĄCLECIE

Weszliśmy w ostatni rok obchodów Tysiąclecia Państwa Polskiego, program którego jest niezwykle bogaty. Poza ogólnopolskimi uroczystościami, których gospodarzami będzie przeważnie Warszawa i niektóre miasta wojewódzkie, przewiduje się bardzo dużo imprez terenowych. Celem ich, w większości, będzie upowszechnienie znajomości tysiącletniej historii Polski oraz roli stolicy i poszczególnych regionów kraju w dziejach narodu i państwa. Rzecz jasna, że w upowszechnieniu wiedzy historycznej uwzględniać się będzie szeroko okres i dorobek Polski Ludowej.

W tym ogólnonarodowym wydarzeniu nie zabraknie oczywiście lotnictwa, jego ludzi i w ogóle całej naszej lotniczej społeczności. Stanowi to bowiem szczególnie korzystną okazję do szerokiego oddziaływania na młodzież, budzenia jej patriotyzmu i dumy z chlubnych kart naszej tysiącletniej historii, a przy okazji i pięknych tradycji lotnictwa polskiego. Lotnictwo jest wprawdzie dziedziną stosunkowo młodą, liczy sobie niewiele ponad 50 lat; niemniej jednak o lataniu w Polsce można mówić już od XVIII wieku, a może i wcześniej, a jeżeli chodzi o rakiety — to od XIV wieku, czego tu zresztą nie ma potrzeby obszerniej wyłuszczać. W każdym razie mamy się czym chlubić i mamy co upamiętniać.

Właśnie — upamiętniać! Otóż, aby nasz lotniczy udział w obchodach Tysiąclecia był mniej deklaratywny, a bardziej konkretny, chciałbym zaproponować naszej młodzieży, zrzeszonej w kołach lotniczych i lotniczych drużynach harcerskich, a także zarządom i członkom aeroklubów oraz w ogóle pracownikom lotnictwa: upamiętniajmy tradycje lotnictwa polskiego!

Upamiętniać można zresztą w różny sposób. Nie zawsze musi to być zaraz pomnik czy obelisk, jak mogliby pomyśleć od razu niektórzy. Wcale nie. Chociaż i z tej formy nie należy rezygnować, jeżeli gdzieś pozwolą na to fundusze społeczne. Czasem wystarczy może tablica pamiątkowa, mówiąca o tym czy innym zdarzeniu lotniczym; niekiedy może to być nazwa ulicy w osiedlu czy mieście lub nazwa szkoły; innym razem po prostu kronikarski zapis w księdze miejscowej szkoły, kole lotniczym czy drużynie harcerskiej. Form przypomnienia czy upamiętnienia historycznych wydarzeń lotniczych jest wiele i myślę, że sami Czytelnicy sporo mogą tu podpowiedzieć.

Najważniejsze jednak jest to, aby te tradycje lotnicze przypomnieć społeczeństwu, a przede wszystkim młodzieży, wybrać z nich wydarzenia o istotnym znaczeniu i starać się je z kolei umiejscowić terenowo, tzn. odszukać miejsce, może nieraz w przybliżeniu, gdzie mogły się zdarzyć. Na tym odcinku widzę wielkie pole do działania przede wszystkim w szkołach, aeroklubach i jednostkach lotniczych, które w pierwszym rzędzie powinny kierować uwagę młodzieży cywilnej i wojskowej, a także miejscowego społeczeństwa na przypominanie i upamiętnianie historycznych wydarzeń lotniczych.

W ostatnich kilku latach nasze wysiłki na tym odcinku nie były tak zupełnie bezowocne. Kilka przykładów: Na byłych lotniskach frontowych 1 pułku „Warszawa” i 2 pułku „Kraków”, skąd jednostki te startowały do zwycięskiej walki z hitlerowską Luftwaffe, wysiłkiem wojsk lotniczych i miejscowego społeczeństwa wystawiono w zeszłym roku pomniki-obeliski. W Pile, gdzie w ostatniej wojnie zginął bohatersko radziecki instruktor, wychowawca lotników polskich z pułku „Warszawa”, kpt. pil. Oleg Matwiejew, znajduje się pamiątkowy obelisk i ulica jego imienia. Wiele pomników upamiętnia na cmentarzach bohaterską walkę lotników polskich, którzy zginęli w kampanii wrześniowej 1939 r. (np. Okrzei, Laskowskiego) czy lotników radzieckich poległych w walce o wyzwolenie Polski (np. w Ostrołęce). Jest kilka nowych szkół Tysiąclecia nazwanych imieniem lotnictwa polskiego (np. w Warszawie na Bielanach). Są w Warszawie ulice nazwane imieniem sławnych lotników, m. in. Żwirki i Wigury, Skarżyńskiego, Idzikowskiego i Hynka. Powstał w Krakowie zalążek Muzeum Lotnictwa (Ośrodek Ekspozycji Lotniczej).

Wszystko to jednak — wydaje mi się — zbyt mało, jak na bogatą historię naszego lotnictwa. Widziałbym, na przykład, coś pamiątkowego na byłym Polu Mokotowskim w Warszawie, mówiącego o sławnych tradycjach tego zasłużonego dla lotnictwa polskiego lotniska. Przydałaby się jakaś pamiątka w Krakowie, poświęcona pierwszym w Polsce lotom balonowym w XVIII wieku (Jaśkiewicz i Śniadecki). Może akurat przykłady ze starej i nowej stolicy Polski, które mają najbogatsze tradycje lotnicze w kraju, są najłatwiejsze do wskazania. Szukajmy tych tradycji więcej w całym kraju.

Zachęcam gorąco do bardziej wnikliwego spojrzenia na lotniczy szlak w Tysiącleciu i upamiętniania go.

Ikarus

Fragment lotniska Aeroklubu Kieleckiego w Masłowie. Zdjęcie wykonane zostało przez Bernarda Koszewskiego z budynku portowego klubu.
Foto: B. Koszewski (2), J. Pomianowski, J. Baranowski (2)

OSIĄGNIĘCIA I PERSPEKTYWY

XX-lecie AEROKLUBU KIELECKIEGO

KAŻDA rocznica, a szczególnie ta, o której się pamięta, a tym bardziej gdy obchodzi się ją uroczyście, nie tylko pozwala, ale nakazuje spojrzeć wstecz na minione lata. Spojrzeć to mało. Trzeba również ocenić to, co do tej pory zrobiono i zastanowić się jak pracować dalej, aby w przyszłości osiągać lepsze wyniki.

Taką okazję wykorzystał Aeroklub Kielecki organizując, 15 stycznia 1966 roku, zjazd wychowanków z okazji dwudziestej rocznicy istnienia klubu. A więc lotnictwu sportowemu przybył jeszcze jeden dwudziestolatek. Jeszcze jedna uroczystość przypomniała społeczeństwu Ziemi Kieleckiej i jej władzom, że lotnicy tej Ziemi przekroczyli również próg dwudziestolecia.

Aeroklub Kielecki zaliczany jest do klubów młodych. Mamy aerokluby, które za rok będą obchodziły czterdziestolecie swej działalności oraz mamy kluby bardzo młode, które pracują w naszym kraju dopiero od kilku lat.

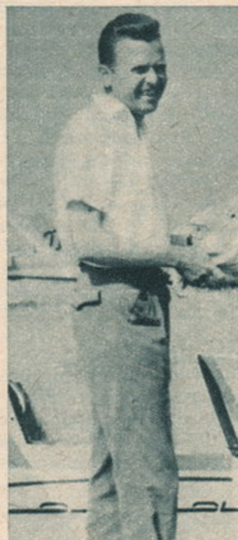
Do 1939 roku na terenie województwa kieleckiego istniały dwie duże szkoły szybowcowe, które przez kilka lat występowały pod jedną nazwą: Polichno-Pińczów. Ponadto latano na siedmiu małych szybowiskach i to wyłącznie w okresie letnim.

Po zakończeniu wojny przystąpiono do uruchomienia szkół w Polichnie i Pińczowie oraz do zorganizowania Aeroklubu Kieleckiego z siedzibą w Masłowie, a więc na lotnisku, na którym do wybuchu wojny istniała szkoła pilotów PW Lotniczego. Przed wojną uważano, iż powołanie do życia aeroklubu na terenie Kielc jest przedwczesne. Może wtedy miano rację. Kryteria i ówczesne racje straciły jednak ważność w chwili zakończenia wojny, w chwili, gdy pamiętny okres odbudowy zniszczonego przez hitlerowskiego okupanta kraju wzywał młodzież do czynu i pracy. W tym to właśnie okresie entuzjaści lotnictwa, poza normalną pracą zawodową, przystąpili do utworzenia Aerobu Kieleckiego.

Miał to być pierwszy aeroklub na tej ziemi, klub wielkich nadziei, osiągnięć i perspektyw. Taki właśnie klub zamierzali zorganizować ci, którzy marzyli o lataniu nad poziomy.

Aeroklub Kielecki powstał 28 września 1945 roku. Do jego utworzenia przyczynili się: ówczesny wojewoda kielecki Eugeniusz Wiślicz, który został pierwszym prezesem klubu oraz inż. Otmar Kwiecinski, wybrany na stanowisko jednego z dwóch wiceprezesów. Podczas zebrania organizacyjnego powołano do życia pięć sekcji oraz ich kierowników: modelarską (Michał Michta), spadochronową (Mieczysław Grabarczyk), szybowcową (Zdzisław Uchański), samolotową (Stanisław Czarnocki) i propagandową (Mieczysław Müller). Wkrótce też przystąpiono do zabezpieczenia zabudowań na terenie lotniska Masłów oraz szkół Polichno i Pińczów, zresztą zdewastowanych przez okupanta. Przystąpiono również do budowy hangarów i baraków, zastępujących budynki administracyjno-gospodarcze. Zaczęto zwozić sprzęt szybowcowy, przydzielony przez Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

Po zakończeniu teoretycznego kursu szybowcowego dla 76 osób, prowadzonego w okresie jesienno-zimowym przez Stanisława Czarnockiego, rozpoczęto szkolenie praktyczne. Pierwszymi instruktorami byli: Stanisław Gajda, Roman Gajos, Stefan Moraś i Aleksander Sowiński. Personel techniczny reprezentowali: Zygmunt Gwiaździński, Wojciech Kasperek, Mieczysław Kopeć, Henryk Kuczyński, Stanisław Miter i Edward Paszke.


Zasłużony Mistrz Sportu Adam Witek, szybowcowy mistrz świata w klasie standard 1958—1960, aktualnie sprawujący funkcję wiceprezesa urzędującego Aeroklubu Kieleckiego.

W tym samym mniej więcej czasie, kiedy pierwsi entuzjaści latania rozpoczynali loty na szybowcach, a więc w czerwcu 1946 roku, wystartowały przydzielone klubowi pierwsze dwa samoloty Po-2 pilotowane przez Stanisława Gajdę i Aleksandra Sowińskiego.

To był początek.

Lata następne przyniosły klubowi, dzięki usilnej pracy personelu etatowego i społecznego, pierwsze osiągnięcia — pierwsze owoce sportowej działalności lotniczej.

Po blisko trzyletniej pracy zakończono budowę hangaru na lotnisku Masłów. Klub przejawiał coraz większą inicjatywę w prowadzeniu lotów i organizowaniu imprez sportowo-propagandowych. W pierwszych latach pięćdziesiątych kierownictwo aeroklubu przystąpiło również do szkolenia podstawowego w czterech sekcjach: modelarskiej, spadochronowej, szybowcowej i samolotowej. Kierunek pracy okazał się dobry, ponieważ za rok 1952 aeroklub w skali krajowej zajął trzecie miejsce.

Rok później Roman Gajos startował na Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie, a w 1954 roku Ludomir Świeczko uczestnicząc w I Spadochronowych Mi-



Piloci szybowcowi na lotnisku Masłów czekają na decyzję: będzie prędkościowy przelot po trasie trójkąta czy też prędkościowy przelot docelowy?

strzostwach Polski w Nowym Targu wywalczył tytuł wicemistrzowski.

Podobnie jak w pierwszej połowie lat pięćdziesiątych bardzo silną sekcję stanowili modelarze, to począwszy od połowy lat pięćdziesiątych prymat w działalności sportowej klubu zaczęli przejmować skoczkowie spadochronowi i szybownicy. Pierwszy rekord spadochronowy dla klubu, rekord zresztą krajowy, ustanowił w 1954 roku Stanisław Sójka, który kilkakrotnie uczestniczył w mistrzostwach zajmując czołowe miejsca w ogólnej klasyfikacji. Kolejne rekordy spadochronowe uzyskali Marian Domagała i Kazimierz Pela.

W tym samym okresie aeroklub uzyskuje prawo zorganizowania na lotnisku w Masłowie Szybowcowych Mistrzostw Polski Juniorów. Uczestniczyli w nich piloci trzynastu aeroklubów regionalnych.

W sporcie samolotowym czołowym pilotem klubu w pierwszych latach sześćdziesiątych był Feliks Działo. On to, uczestnicząc w Samolotowych Mistrzostwach Polski w Akrobacji w 1962 roku, zajął piąte miejsce i zakwalifikował się do kadry narodowej. Dużym sukcesem dla klubu, a przede wszystkim dla sekcji samolotowej było zajęcie drugiego miejsca w III Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów przez załogę w składzie: pil. Marek Studziński i przedstawiciel redakcji „Słowo Ludu" red. Jerzy Głębocki.

Na wiosnę 1963 roku rozpoczął pracę w Aeroklubie Kieleckim w charakterze wiceprezesa urzędującego Adam Witek, wybitny pilot szybowcowy, który wykazał się wysokimi uzdolnieniami organizacyjnymi. Jeszcze tego samego roku startował on w USA i Kanadzie, gdzie zdobył tytuły wicemistrzowskie po zaciętym pojedynku sportowym z najlepszymi pilotami zagranicznymi. Ten piękny sukces uzyskany dla naszego kraju na zachodniej półkuli stał się również ogromnym wydarzeniem dla klubu kieleckiego i miejscowego społeczeństwa. Również i w ubiegłym roku Adam Witek uczestnicząc w Szybowcowych Mistrzostwach Węgier zajął wysoko notowane czwarte miejsce.

Należy jeszcze wspomnieć o trzech wiele mówiących osiągnięciach klubu: o sekcji spadochronowej kierowanej przez Wiesława Pawełkiewicza, która za rok 1965 została sklasyfikowana na pierwszym miejscu w skali krajowej; o modelarzu, uczniu Jerzym Mierniku, który w zorganizowanym przez TV konkursie na temat „szkoły astronautów" zajął pierwsze miejsce w skali krajowej. W nagrodę wyjechał on do Moskwy; o Wiesławie Stróżyku, który zdobył tytuł wicemistrza Polski w kategorii modeli latających o napędzie gumowym.

W tym miejscu wspomnieć trzeba również o interesujących pokazach lotniczych zorganizowanych przez klub 19 września 1965 roku na lotnisku Masłów, w których uczestniczyli członkowie sześciu aeroklubów regionalnych. Były to pokazy uświetniające dwudziestolетnią działalność klubu. Finałem zapoczątkowanych we wrześniu 1965 uroczystości jubileuszowych był wspomniany na wstępie zjazd wychowanków dawnych i obecnych, na którym to wiceprezes klubu Roman Gajos, związany z aeroklubem od jego powstania, w obszernym referacie przedstawił dotychczasowe osiągnięcia.

W minionym dwudziestoleciu Aeroklub Kielecki przechodził różne okresy swej działalności.

Oceniając obecnie uzyskane rezultaty dwudziestoletniej pracy lotniczej należy stwierdzić, że były to lata trudne i zarazem piękne, często pełne wyrzeczeń, ale lata podczas których wysiłek ludzi aeroklubu opłacił się wielokrotnie.

Z biegiem czasu zrozumienie, pomoc i troska miejscowych władz i większe zainteresowanie ze strony Aeroklubu PRL zaczęły towarzyszyć klubowi w jego codziennej działalności. Dzisiaj można z satysfakcją stwierdzić, że dotychczasowe osiągnięcia Aeroklubu Kieleckiego w dużej mierze wpłynęły na zbliżenie społeczeństwa Ziemi Kieleckiej, a szczególnie jej młodzieży, do lotnictwa, do aeroklubu i co najważniejsze do latania.

Stąd też dotychczasowe osiągnięcia są nowym punktem wyjściowym dla klubu przy wkraczaniu w nowy okres działalności, ten okres, który zdaniem zarządu, kierownictwa, działaczy i samych członków winien być lepszy.



Dnia 15 stycznia 1966 r. nastąpiło wręczenie dyplomów uznania za pracę w okresie dwudziestolecia istnienia klubu. Na zdjęciu wiceprezes klubu Roman Gajos wręcza dyplom inż. Otmarowi Kwiecińskiemu.

A więc perspektywy?

Gdy rozmawiałam na ten temat z wiceprezesem aeroklubu Adamem Witkiem doszedłem do wniosku, że w niedalekiej przyszłości Aeroklub Kielecki może stanąć w rzędzie czołowych klubów w naszym kraju. Już dzisiaj klub ten sięgnął po prymat w sporcie spadochronowym. A jutro? Niewykluczone, że tak szybownicy jak i modelarze odzyskają lepsze miejsce w ogólnokrajowej klasyfikacji.

Duży nacisk, większy niż do tej pory, położony będzie na jakość wykonywanych lotów, przelotów i skoków. Najlepsi sportowcy klubu przystąpią do prób ustanawiania rekordów. Klub zamierza zwiększyć liczebność kół lotniczych i modelarni, zamierza zorganizować w roku bieżącym pokazy lotnicze na większą skalę.

Życzymy więc Aeroklubowi Kieleckiemu już w bieżącym roku podwojenia liczby pilotów, skoczków spadochronowych i modelarzy oraz ustanowienia wielu wyczynów sportowych i to na skalę krajową.

TADEUSZ MALINOWSKI

WAŻNIEJSZE WYDARZENIA Z DZIAŁALNOŚCI AEROKLUBU KIELECKIEGO

Modelarstwo i propaganda: Aktualnie czynnych jest 17 modelarni lotniczych, zrzeszających ponad 520 dziewcząt i chłopców. W 1950 r. Władysław Niestoj zdobył I miejsce w trzech kategoriach modeli latających na mistrzostwach Polski. W 1962 r. Wiesław Stróżyk wywalczył tytuł wicemistrza Polski w kategorii modeli o napędzie gumowym. W tym samym roku Leszek Jamróz zdobył puchar Opola w kategorii szybowców A-2. Zespołowo modelarze kieleccy zajęli 5 miejsce. W 1964 r. Leon Romańczuk zajął 3 miejsce w kategorii modeli A-2 na mistrzostwach Polski. W Gliwicach zdobył on Statuę Górnika za 1 miejsce w kategorii modeli A-2 i 2 miejsce w kategorii modeli o napędzie gumowym.

Sekcja propagandowa zorganizowała wiele spotkań z pilotami wojskowymi, sportowymi i działaczami lotnictwa sportowego, a między innymi z Pelagią Majewską, mgr. Aleksandrą Dobrowolską, płk. pil. Stanisławem Skalskim, Adamem Witkiem i Józefem Pieczewskim. Dzięki staraniom sekcji dwukrotnie występował w Kielcach lotniczy zespół estradowy „Eskadra". Ponadto przy współpracy KM ZMS zorganizowano z okazji dwudziestolecia klubu imprezę pod nazwą „Dobry wieczór", na której obecny był I sekretarz KW PZPR Franciszek Wachowicz.

Wielokrotnie organizowano dzień otwartego lotniska jak również dzień latawca. Aktualnie koła lotnicze zrzeszają 1170 członków.

Spadochroniarstwo: rekordy krajowe — w 1955 Stanisław Sójka, w 1958 Marian Domagała, w 1959 Kazimierz Pela. Począwszy od 1954 r. członkowie sekcji z małymi wyjątkami nieprzerwanie startowali w Spadochronowych Mistrzostwach Polski. Do tej pory w aeroklubie wykonano łącznie 4 617 skoków z samolotu oraz 26 270 skoków z wieży spadochronowej.

Szybownictwo: Srebrne Odznaki Szybowcowe uzyskało 73 pilotów; Złote Odznaki Szybowcowe 6 pilotów (Henryk Kiełkiewicz, Sławomir Cetner, Roman Gajos, Feliks Działo, Bogusław Haman i Jerzy Grzędzielski). Diamenty za przeloty docelowe 300 km uzyskało 12 pilotów oraz za przeloty otwarte ponad 500 km 2 pilotów (Feliks Działo i Roman Gajos). Sławomir Cetner ustanowił wyczyn homologowany na trasie 200 km prędkością 76,6 km/h. Na lotnisku w Masłowie czterokrotnie przeprowadzano zawody okręgowe (1947, 1949, 1952 i 1962 r.).

Ogółem piloci szybowcowi wylatali 15 506 godzin i przelecieli 1 122 192 km, w tym po trasach zamkniętych 90 320 km.

Do najaktywniejszych członków sekcji należą: Bogusław Haman (instruktor społeczny), inż. Władysław Wojtecki, Józef Michta, inż. Leszek Cetner, Adam Bujnowski i Zdzisław Szcześniak.

Sport samolotowy: piloci samolotowi wylatali ogółem 11 177 godzin i przelecieli 14 868 094 km. W tym dla potrzeb sekcji szybowcowej wylatali 3 221 godzin, a dla potrzeb sekcji spadochronowej 1 667 godzin.

Do najaktywniejszych pilotów sekcji należą: Zenon Barusiński, Przemysław Bąkowski, Bogusław Haman, Ryszard Majkowski i inż. Władysław Wojtecki.





Po części oficjalnej zjazdu uczestników dwudziestolecia Aeroklubu Kieleckiego nastąpiła zabawa taneczna.

O NOWY REGULAMIN SMP i NIE TYLKO

Zamieszczona poniżej propozycja jest jedną z prób unowocześnienia regulaminu Szybowcowych Mistrzostw Polski i przedstawia na ten temat poglądy autora. Mamy nadzieję, że przydadzą się one Komisji mającej decydujące zdanie w tej mierze. Jednocześnie chcielibyśmy wyrazić życzenie, by dalsze ewentualne głosy w dyskusji o regulaminie zawierały nowe uwagi czy koncepcje (ewentualnie obronę starego), a nie polemizowały z rozwiązaniem, które zawiera artykuł instr. pil. Antoniego Schabowskiego.

Redakcja

W artykule pod tytułem „Szybownikom pod choinkę" redaktor J. Pomianowski oprócz wielu ważnych problemów dotyczących szybownictwa poruszył sprawę regulaminu Szybowcowych Mistrzostw Polski.

Ja właśnie w tej sprawie.

Nie miałem jeszcze przyjemności brania udziału w SMP i sprawdzenia na własnej skórze niedoskonałości obecnego regulaminu, ale to co przeczytałem skłoniło mnie do obmyślenia nowej (nie jestem pewny) punktacji.

Jest nie do pomyślenia, ażeby konkurencję dobierać do regulaminu, a nie do warunków meteorologicznych, aby na maratonie jakim jest 500-tka nawet godzinna przewaga nie dawała efektów punktowych, czy na sprincie tak unikanym przez organizatora jeden silniejszy komin, przypadkowo znaleziony, mógł decydować nawet o mistrzostwie Polski, aby jedno potknięcie nie było praktycznie do odrobienia.

Jedynym rozsądnym (moim zdaniem) wyjściem z tego impasu jest proponowane przez red. J. Pomianowskiego zróżnicowanie punktacji w zależności od długości trasy (konkurencji) — ale tylko, bo czas jest trudny, a nawet niemożliwy do przewidzenia.

Dotychczasowy regulamin przewidywał w przypadku zaliczenia konkurencji zawsze jednakową ilość punktów dla zwycięzcy, bez względu na jej wielkość, tzn. bez względu na trud i wysiłek poniesiony przez zawodnika oraz wykazane przez niego umiejętności.

Usiłowano z uporem na wszystkie możliwe sposoby w coraz to bardziej skomplikowany sposób dzielić jeden biedny tysiąc na drobne i obdzielać nim wolniejszych, a zwycięzcę nagradzać już całym. Śmiem twierdzić, że gdyby do tego podziału zaprzęgnąć nawet mózg elektronowy, to ten — o ile nie byłby zepsuty — odpowiedziałby: nie tędy droga panowie.

Tu właśnie jest pies pogrzebany.

Wprowadzając zróżnicowanie, należy zgodzić się z tym, że zwycięzca otrzyma różną ilość punktów, taką jaka wynika z długości trasy i osiągniętej przez niego prędkości.

A zatem — proponuję obliczanie punktów za konkurencję w/g następującego wzoru:

$$Pv = \left\{[(S - 100) : 5] + 100\right\} \cdot \frac{V}{10}$$

Pv — p-ty za prędkość osiągniętą na trasie
S — długość wyznaczonej trasy (konkurencji)
V — prędkość osiągnięta przez zawodnika.

Zawodnicy, którzy nie ukończyli prędkościowej konkurencji, obliczani byliby w/g wzoru:

$$PL = [(S - 100) : 5] \cdot \frac{L}{S} \cdot \frac{V_{min}}{10}$$

PL — p-ty za przeleciany odległość
L — odległość przeleciana przez zawodnika
V min — najmniejsza prędkość dnia.

P-ty za konkurencję odległościową (przelot otwarty lub po nakazanej trasie) proponuję obliczać w/g wzoru:

$$Po = 2L$$

Krótko mówiąc: różnicę kilometrów dzielimy przez współczynnik zróżnicowania odległości (5), z powrotem dodajemy 100 (liczba oderwana) i mnożymy przez dziesiątą część prędkości.

Tak byłoby dla prędkościowców. Dla tych, co „padli wśród pól", tak samo kilometry przez nich przeleciane, już od jednego w górę, mnożymy przez $\frac{L}{S}$, następnie przez dziesiątą część najmniejszej prędkości dnia.

Gdyby konkurencja dobrana była na wyrost i nikt nie osiągnął celu, przeleciane kilometry mnożymy przez 2 (dwa) i to już wystarcza.

Jednak najlepiej całą sprawę tłumaczą i są najbardziej przekonywającym argumentem załączone wykresy, przedstawiające zależność punktów w funkcji prędkości i długości trasy oraz przebytej odległości trasy wyznaczonej i otwartej, określające wzrost punktów od zera w nieskończoność Pv, Po (a nie do 1 000), co jest logicznym — i może zbyt odważnie powiedziane — wprost proporcjonalnym następstwem.

A więc — chyba tak proste jak „proste" na wykresie jest wyjście z regulaminowego impasu. Im krótsza trasa (szczęściarska), tym mniejsze możliwości zdobycia dużej ilości punktów i mniejszy wpływ na końcową lokatę w zawodach czy mistrzostwach. Przy dłuższej „harówce" rzecz ma się odwrotnie.

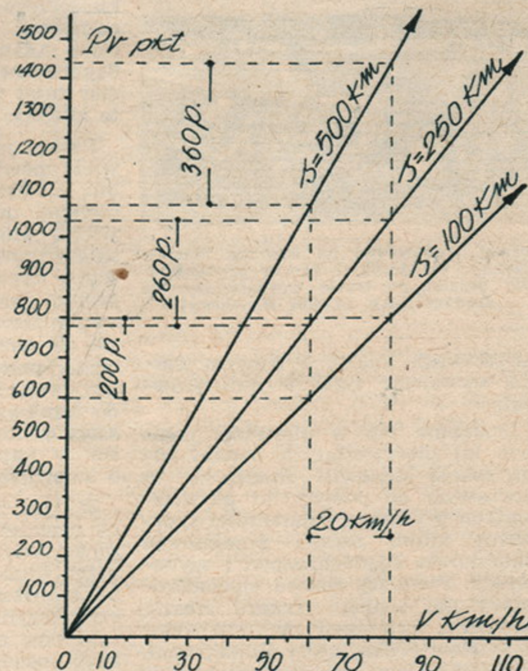
Kto szybszy — ten lepszy i sprawiedliwie nagrodzony względem wolniejszych i tych co w polu, a ci ostatni nie wszystko jeszcze stracili. O to i nic przecież więcej nie chodziło.

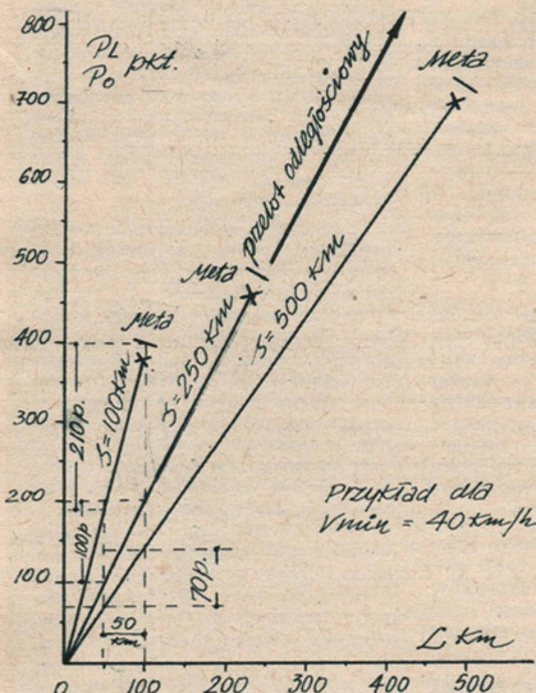
Niebagatelną sprawą jest kwestia obliczania punktów. W trosce o cały sztab obliczeniowców, siedzących po nocach aby przygotować wyniki na dzień następny, proponowany sposób punktacji idzie z pomocą. Wystarczy nieco większy (1,2 m² papieru milimetrowego) niż załączony wykres dla Pv i PL, spis osiągniętych prędkości i odległości a proste wyznaczą punkty. Jedna osoba (niekoniecznie biegła w rachunkach), 15 minut czasu, pomyłki wykluczone. To samo może zrobić zawodnik na swoim prywatnym wykresie (1,2 dcm²) nawet w powietrzu; zgodność z oficjalnym wynikiem zapewniona.

Trudno pominąć ekonomiczny aspekt tego zagadnienia. I tu można zaoszczędzić pieniądze. Aby uniknąć fuksów i nie wypaczyć tabeli wyników, kierownik sportowy zmuszony był wyznaczać konkurencje długie (i to nie pomagało), mimo że zaprzeczały temu warunki meteo. Stąd tyle niewypałów, a zatem tyle niepotrzebnego transportu, zużytego resursu aut i samolotów, wypalonej benzyny, nierzadko uszkodzonego sprzętu, a więc — straconych złotówek. A jeszcze ile zdrowia zaoszczędzi „Szeryf" i zawodnicy — nie, tego to już za dużo. W każdym bądź razie gra warta jest świeczki.

Taka jest moja propozycja. Może ktoś ma inną, więc proszę bardzo, niech się pospieszy, do wiosny już niedaleko.

ANTONI SCHABOWSKI





Jak świat szybowcowy długi i szeroki problem „najsprawiedliwszego" regulaminu zawodów nie może się doczekać rozwiązania. Unowocześniane są nawet zasady, według których rozgrywa się mistrzostwa świata. Mistrzostwa Polski, których fragment widzimy na zdjęciu, odbywają się od szeregu lat według nie zmienionego regulaminu. Czy słusznie?
Foto: B. Koszewski



ASTRONAUTYKA

RAKIETA KOSMICZNA POWRACA NA ZIEMIĘ

Start rakiety kosmicznej „Titan-III C"

PRZYZWYCZAILIŚMY się już do tego, że statki kosmiczne, pilotowane przez kosmonautów, po ukończeniu lotów wracają pomyślnie na Ziemię. Uczeni zastanawiają się obecnie nad tym czy możliwe jest sprowadzanie na Ziemię również i rakiet nośnych, które wynoszą statki poza granicę atmosfery, a potem spalają się w jej gęstych warstwach.

Fachowe czasopisma amerykańskie wyrażają pogląd, że zbudowanie rakiety nośnej, która byłaby w stanie wrócić na Ziemię, możliwe będzie już w 1970 r. Mowa tu oczywiście o rakietach z silnikami na paliwo płynne, zdolnych do wynoszenia na orbity wokółziemskie różnych statków. Niektórzy specjaliści twierdzą, że aby taką rakietę sprowadzić na Ziemię, należy wyposażyć ją w skrzydła.

Ponadto rozważany jest problem zmiany rodzaju startu. Proponuje się zastosowanie startu z rozbiegiem poziomym — zbliżonym do startu samolotu przy czym wykorzystano by tu siłę nośną wytworzoną przez skrzydła. Dla wielu rakiet start taki, w porównaniu ze startem pionowym, umożliwiłby zmniejszenie ciężaru startowego. Z dokonanych obliczeń wynika, że im mniejsza jest masa ładunku „kosmicznego", tym wyraźniej uwidoczniają się zalety rakiet uskrzydlonych startujących z rozbiegiem, z wózków szynowych. W miarę zwiększania się masy następuje moment, kiedy wygodniejszy jest już start pionowy. Należy zaznaczyć, że poziomy start rakiety (tak jak samolotu) z normalnego pasa startowego jest ograniczony maksymalnym dopuszczalnym ciężarem startowym wynoszącym 450 ton.

Specjaliści zachodni obliczyli, że przy wyrzucaniu w Kosmos masy poniżej 22 ton można stosować start poziomy i pionowy. Oznacza to, że zarówno jeden jak i drugi odbywa się w celu przetransportowania ładunku do stacji orbitalnej. Natomiast do lotów, na przykład, na Księżyc lub inne planety mogą być wykorzystane tylko rakiety nośne o starcie pionowym.

Rakiety nośne powracające z Kosmosu na Ziemię zwane są rakietami odzyskiwanymi, bądź powtórnie wykorzystywanymi. W prasie fachowej publikowane są schematy takich rakiet. Istnieje m. in. projekt modyfikacji rakiety „Saturn". Zespoły napędowe tej rakiety, składające się z pięciu silników w pierwszym członie i pięciu w drugim — pozostają bez zmian. Modyfikacja polega na dodaniu dość dużych skrzydeł o powierzchni około 930 i 465 m² (do pierwszego członu i drugiego). Te właśnie skrzydła mają umożliwić lądowanie poziome.

Pod skrzydłami pierwszego członu zabudowane są silniki turboodrzutowe, takie same jak na samolotach. Włącza się je w czasie powrotu rakiety na lotnisko. Silniki te mogą pracować na stosunkowo małej wysokości. Proponuje się również umieszczenie owiewki w tylnej części rakiety, celem zmniejszenia oporu i polepszenia charakterystyk aerodynamicznych.

Ciekawostkę stanowi to, że w przypadku wypuszczenia w Kosmos rakiety (z kosmonautą na pokładzie) przeznaczonej do odzyskania, w poszczególnych jej członach będą znajdowali się piloci. Oni to właśnie mają sprowadzać je na Ziemię. Dla zapewnienia pilotowi bezpieczeństwa przewiduje się umieszczenie w pierwszym członie fotela wyrzucanego bądź kapsuły, podobnej do tych, jakie znajdują się na samolotach bombowych. Pilota znajdującego się w drugim członie można będzie w razie katastrofy uratować poprzez oddzielenie nosowej części tego członu. Część ta, po oddzieleniu, staje się aparatem balistycznym powracającym niezawodnie na Ziemię.

Rozpatrzmy przypadek, kiedy odzyskiwany jest tylko pierwszy człon rakiety, a drugi spala się w gęstych warstwach atmosfery. Zrozumiałe więc jest, że pierwszy człon będzie posiadał skrzydła, a drugi — nie.

Oto obliczenia związane z typowym lotem powtórnie wykorzystywanej rakiety nośnej, w czasie którego ma być odzyskany tylko pierwszy człon. Silnik jej przestanie pracować po upływie około 2,5 minuty od chwili odpalenia, na wysokości 60 kilometrów i odległości około 90 kilometrów od miejsca startu. Prędkość w tym czasie ośmiokrotnie przekroczy prędkość dźwięku. Drugi człon rakiety będzie kontynuować lot w kierunku wyznaczonej orbity, a pierwszy, po oddzieleniu się, osiągnie najwyższy punkt na wysokości około 112 kilometrów, po czym zacznie się zniżać. Po zniżeniu się do około 38 kilometrów pilot wyrówna lot i wykona zakręt o 180°. W czasie powrotu hamowanie odbywa się w ciągu 11 minut. Do miejsca startu pozostaje jeszcze 650 kilometrów. W tym czasie włącza się silnik turboodrzutowy i po upływie godziny pierwszy człon ląduje, tak jak zwykły samolot, z prędkością 300—320 km/h.

A teraz skomplikujemy zadanie. Załóżmy, że istnieje konieczność odzyskania również i drugiego członu. Co wtedy począć? Po wyrzuceniu statku w Kosmos wspomniany człon powinien zejść z orbity. Dla zapewnienia bezpiecznego ruchu w kierunku odwrotnym wykorzystuje się siłę nośną skrzydeł tego członu.

Oczywiste jest, że aby uratować rakietę nie wystarczy po prostu wyposażyć ją w skrzydła. Najprawdopodobniej trzeba będzie jeszcze zwiększyć trwałość korpusu, albowiem poddany on będzie dużym obciążeniom zarówno w czasie rozpędzania na aktywnym odcinku toru lotu jak i podczas powrotu na Ziemię. Ponadto nie należy zapominać o nagrzewaniu się rakiety. Temperatura pokrycia drugiego członu powracającego z orbity w atmosferę przekroczy 1100°C, a w punkcie krytycznym będzie jeszcze wyższa. Stąd wniosek, że powierzchnia jego powinna być pokryta specjalnym materiałem odpornym na bardzo wysokie temperatury. Specjaliści są zdania, że do tego celu będzie się nadawać materiał podobny do wykorzystywanego np. w statkach kosmicznych „Gemini" i „Apollo". Temperatura pokrycia pierwszego członu może być znacznie niższa, rzędu 260—540°C. Ułatwi to zabezpieczenie go przed nadmiernym nagrzewaniem.

Ale wyłania się następny problem: W jakim stopniu odzyskanie rakiety wpłynie na zmniejszenie masy statków wyrzucanych na orbitę? Jeśli zmniejszenie to będzie znaczne, to odzyskanie rakiet nie przyniesie większych praktycznych korzyści.

Obliczenia wykazują, że jeśli odzyskuje się tylko pierwszy człon, to masa użyteczna rakiety nośnej zmniejszy się o około 20 procent. Stąd wniosek, że rakieta częściowo odzyskiwana o masie 100 ton staje się wygodna do przenoszenia materiałów niezbędnych do zaopatrzenia, np. bazy księżycowej.

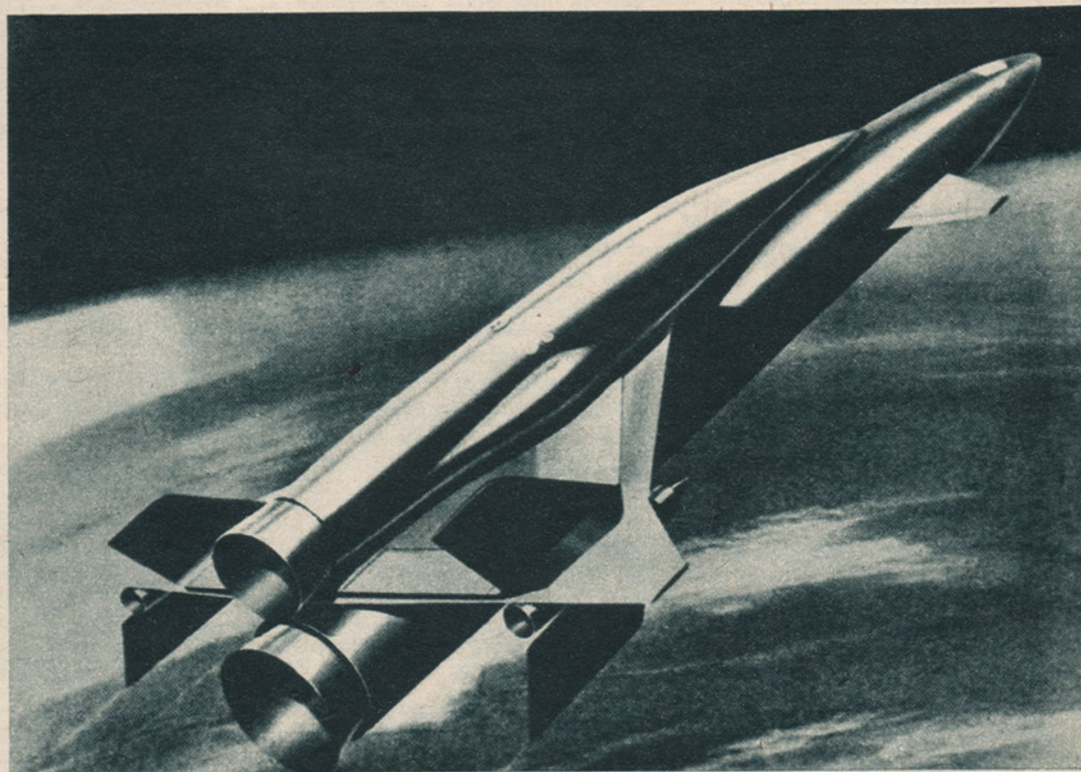
Co się tyczy kosztów budowy tego rodzaju rakiet, to, według oceny dra Wernera von Brauna, będą się one kształtowały w granicach 1—1,5 miliarda dolarów. Obecnie wyrzucenie na niską orbitę każdego kilograma masy kosztuje Amerykanów 1000 dolarów. A jeśli zostanie zbudowana rakieta nośna, którą można będzie użyć wielokrotnie, wówczas wyrzucenie w Kosmos jednego kilograma wyniesie zaledwie 100 dolarów.

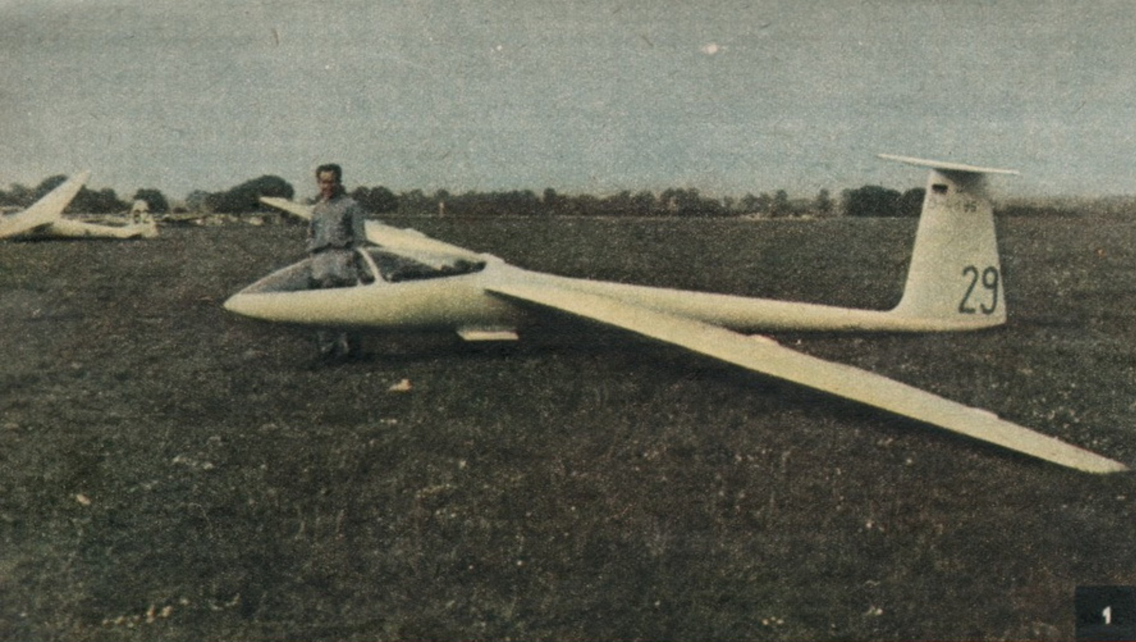
Przewiduje się, że charakterystyki lotne i eksploatacyjne uskrzydlonych odzyskiwanych członów rakiet, mimo ich dużych rozmiarów, nie będą się wiele różniły od odpowiednich charakterystyk samolotów X-15. Jeśli idzie o rozmiary, to rozpiętość skrzydeł i długość korpusu pierwszego członu rakiety będą odpowiadały wymiarom samolotu bombowego.

Czasopismo angielskie „New Scientist" opublikowało projekt powtórnie wykorzystywanej rakiety nośnej „Pegaz", przeznaczonej do celów transportowych i pasażerskich. Jest to zespół jednostopniowy, obliczony dla 170 pasażerów i 18 ton ładunku. Rakieta przystosowana jest do pionowego startu i lądowania na ziemi. Specjaliści obliczyli, że lot globalnej rakiety pasażerskiej „Pegaz" z Londynu do Buenos Aires trwać będzie 39 minut. Na pasażerów będzie działać 3-krotne przeciążenie.

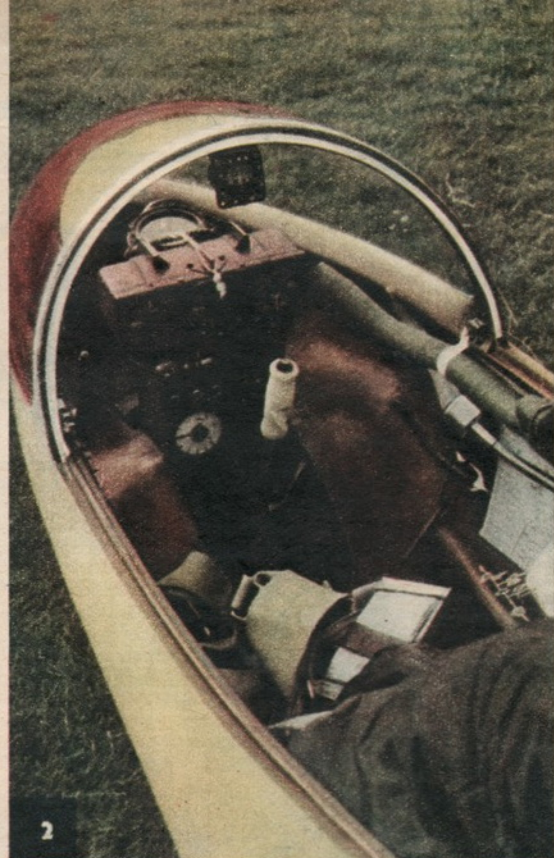
Budowę rakiet transportowych wielokrotnego użycia hamuje nie rozwiązany dotąd problem szybkiego przygotowania ich do lotu. Idzie o to, aby przygotowanie rakiety nośnej do lotu trwało mniej więcej tyle, ile trwa przygotowanie do startu współczesnego samolotu komunikacyjnego. (LH)

Jeden z projektów uskrzydlonego transportowca kosmicznego przeznaczonego do lotów łącznikowych pomiędzy Ziemią, a stacją orbitalną. Oprócz załogi statek ma zabierać 10 pasażerów i 3 tony ładunku użytecznego. Statek o długości ok. 50 m i masie startowej 450 ton ma być dwuczłonowy. Napęd — silniki rakietowe i strumieniowe. Oczekuje się, że statki tego rodzaju pojawią się około roku 1975.





1



2

REPORTAŻ SPOD ORCHIDEI

Inż. STANISŁAW WIELGUS

Zdjęcia wykonali: J. Bajanowski i autor

MIANO czołowej „orchidei" Szybowcowych Mistrzostw Świata w South Cerney (W. Brytania) zdobył sobie zachodnioniemiecki szybowiec D-36. Rasowa ta maszyna, pilotowana przez R. Späniga, była w klasie otwartej najgroźniejszym przeciwnikiem naszych „Fok". Myślę więc, iż czytelników „Skrzydlatej Polski" zainteresuje kilka szczegółów tej ciekawej konstrukcji.

Szybowiec D-36 został zaprojektowany i zbudowany przez Akaflieg Darmstadt — w wolnym tłumaczeniu — Koło Lotnicze Studentów Politechniki w Darmstadt.

Szybowiec brał udział w Mistrzostwach Świata nie posiadając certyfikatu dopuszczającego go do normalnego użytkowania, a jedynie na prawach konstrukcji eksperymentalnej. Między innymi to było powodem, iż po zakończeniu Mistrzostw nie uczestniczył on w lotach wymiennych. Spänig latał na nim wykorzystując swe uprawnienia pilota doświadczalnego.

Szybowiec D-36 już na pierwszy rzut oka wyróżniał się smukłą sylwetką, dopracowanymi pod względem aerodynamicznym szczegółami konstrukcyjnymi, budził zainteresowanie fachowców obserwujących go, zarówno na ziemi jak i w powietrzu (fot. 1). Podstawowymi materiałami użytymi przy jego budowie były tworzywa sztuczne zbrojone włóknem szklanym (dźwigary, pokrycia, elementy wnętrza kabiny) oraz drewno-balsa (wręgi, żebra, pokrycia). Pokrycie stanowiła warstwa balsy „platerowana" od strony zewnętrznej zbrojonym tworzywem sztucznym.

W trosce o zapewnienie opływu laminarnego na możliwie długim odcinku kadłuba, konstruktorzy usunęli jakiekolwiek źródła zaburzeń, z dyszą prędkościomierza włącznie. Z tego również powodu przednią część osłony z pięknie wydmuchanego plexi wykonano jako stałą, idealnie wtopioną w obrys kadłuba. Stosunkowo niewielka odejmowana część osłony, równie starannie wpasowana w obrys, posiada obramowanie uszczelnione i usztywnione względem kadłuba. W tym celu burty wykroju kadłuba wyposażone są w występ, który wchodzi w odpowiedni rowek w obramowaniu (fot. 2).

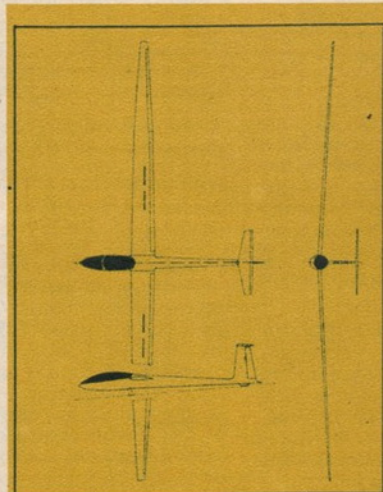
Jako ciekawostkę przytoczę fakt, iż przed startem małe nawet szczeliny pomiędzy osłoną a kadłubem bywały przez członków ekipy zaklejane plasteliną. Tak uszczelniona kabina wymagała oczywiście intensywnej wentylacji. Do tego celu służyło niewielkie (zapewne w efekcie niezbyt skuteczne) okienko oraz specjalna instalacja. Powietrze z chwytu mieszczącego się za kołem podwozia doprowadzane jest giętkimi przewodami rurowymi do kabiny pilota. Odsysanie powietrza z kabiny umiejscowiono podobnie jak w naszych „Fokach" — na kadłubie u nasady usterzenia. Wnętrze kabiny, wykończone bez jakiegokolwiek luksusu, jest jednak celowe i ciekawe w swych rozwiązaniach. Zainteresowanie budził zwłaszcza sztuczny horyzont — zabudowany w specjalnych prowadnicach wisiał normalnie przed konsolą tablicy przyrządów. W locie chmurowym, gdy widoczność do przodu nie odgrywa większej roli, sztuczny horyzont wciągany był przez pilota na górę konsoli i blokowany w tej pozycji za pośrednictwem naciągu gumowego amortyzatora.

Pilot w kabinie przyjmuje prawie leżącą pozycję. Wobec „anatomicznych" kształtów tego leżaka wątpliwe wydaje się łatwe i szybkie przystosowanie kabiny do wymagań pilotów o różnych sylwetkach. Pilot Spänig, będący zresztą średniego wzrostu, wypełniał ją ściśle swoją osobą.

Podwozie szybowca stanowiło wciągane, nieamortyzowane koło o dużej średnicy, wyposażone w hamulec szczękowy.

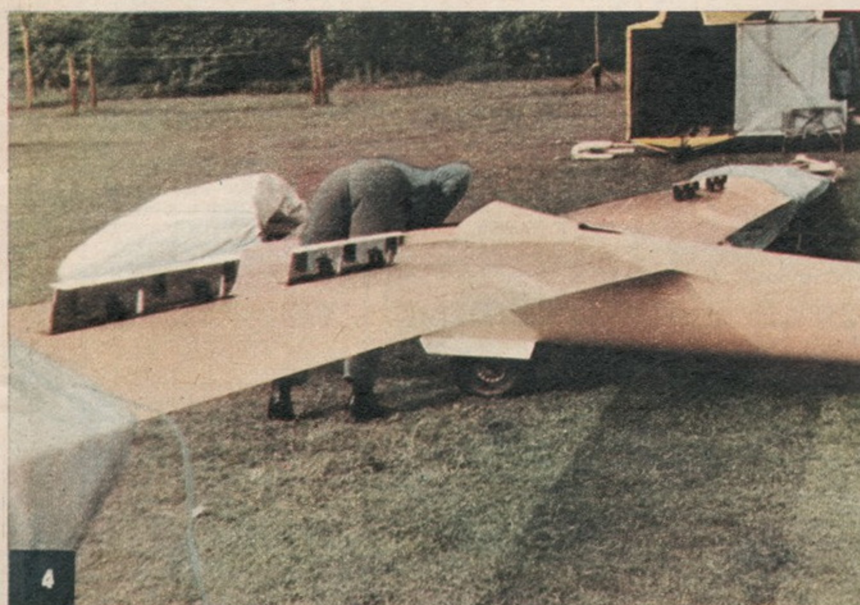
Smukły, długi kadłub zakończony usterzeniem w kształcie litery „T", budził u oglądających uzasadnione zastrzeżenia co do jego sztywności. Jak już wspomniałem, konstruktorzy usunęli dyszę nadajnika prędkościomierza z przodu kadłuba, umieszczając ją nietypowo na obu powierzchniach (dwa chwyty) statecznika pionowego (fot. 3). Odbiór ciśnienia statycznego odbywał się przez cztery otwory rozmieszczone symetrycznie na obwodzie kadłuba, mniej więcej w połowie jego długości. Usterzenie szybowca zwracało uwagę nie tylko swym kształtem ale i bardzo wąskim sterem wysokości — jego szerokość maksymalna nie przekraczała 150 mm. Równie nietypowe było jednostronne — na długim taśmowym zawiasie — zawieszenie steru kierunku. Rozwiązanie takie pozwala na zlikwidowanie do minimum niekorzystnych szczelin. Demontaż usterzenia poziomego — względnie szybki i łatwy.

Skrzydła o prostokątno-trapezowym obrysie charakteryzują się małą cięciwą przykadłubową. Jednodźwigarowe, oparte na opracowanym przez F. X. Wortmana profilu, wyposażone są na całej długości części prostokątnej w 17% bezszczelinową klapę, a na zewnętrznej części trapezowej — w klapo-lotkę. Zakres wychylenia klap w górę i w dół (max. 10°) wykorzystywany jest zarówno w czasie przeskoku międzykominowego, jak i w krążeniu termicznym. Efektem zastosowania tego typu klapy jest możliwość zmiany siły nośnej na płacie nie na drodze zmiany kąta natarcia skrzydeł (a więc całego szybowca), a jedynie przez zmianę jego wysklepienia. Pozwala to z kolei na utrzymanie w szerokim zakresie prędkości kąta natarcia kadłuba bliskiego zeru, co łączy się z możliwością uzyskania bardziej płaskiego kształtu biegunowej prędkości, wymaganą mniejszą skutecznością steru wysokości, ułatwieniem zaprojektowania prawidłowego przejścia skrzydło-kadłub itp. Pomimo szczególnej uwagi poświęconej wykończeniu skrzydeł (uzyskano lustrzaną gładkość powierzchni i dużą dokładność zachowania profilu) konstruktorzy nie zrezygnowali z umieszczenia na obu powierzchniach skutecznych po-

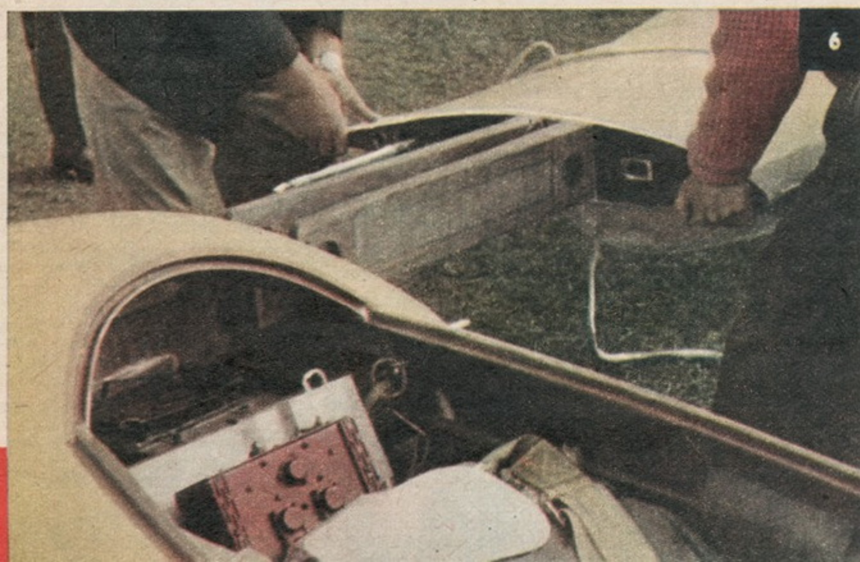


Szybowiec jednomiejscowy D-36: Rozpiętość — 17,8 m, długość — 7,35 m, pow. nośna — 12,8 m², wydłużenie — 24, profil płata — FX . 62 — K — 131 (u nasady) i FX . 60 — 126 (na końcach). Ciężar własny — 282 kG, ciężar całkowity max. — 410 kG. Max. doskonałość — 40 przy prędkości 80—120 km/h, prędkość min. — 65 km h, min. opadanie — 0,5 m/sek. przy 70 km h, max. prędkość dopuszczalna — 200 km/h.













dwójnych hamulców aerodynamicznych (fot. 4).

Dwudzielny płat spinany jest w kadłubie dwoma cylindrycznymi sworzniami o dużej średnicy (fot. 5). Podwieszenie kadłuba pod skrzydłami rozwiązano podobnie jak w szybowcu „Foka" — za pośrednictwem dwu par kołków współpracujących z gniazdami w nasadach skrzydeł (fot. 6). Sprzęganie popychaczy napędów skrzydłowych odbywa się poprzez duży wziernik na grzbiecie kadłuba.

★

Ale konstrukcja ta niewolna jest od wad. Zastosowane tworzywo i duża smukłość szybowca D-36 nie zapewniają należytej sztywności. Świadczy o tym między innymi niska dopuszczalna prędkość maksymalna wynosząca 200 km/h, a więc nie pozwalająca w pełni wykorzystać walorów tego szybowca.

W czasie lotu D-36 wyróżniał się niespotykanie wielką strzałką ugięcia skrzydeł, utrudniającą zapewne sprawne działanie napędów. Tak np. ugięcie skrzydeł powodowało częściowe wysuwanie się zewnętrznych płyt hamulców aerodynamicznych, które z tych względów bywały przed startem częściowo zaklejane. (Przy pierwszym użyciu hamulców taśma zaklejająca ulegała zerwaniu, a dalsze ich działanie nie ulegało ograniczeniu). Relacje pilotów obserwujących z powietrza lot tego szybowca określają go jako charakterystyczne „wachlowanie się skrzydłami", widoczne zwłaszcza w momentach wykonywania jakiegoś szybszego manewru. Liczne notatki w prasie zagranicznej wspominają również o niesztywności skrętnej skrzydła i związanym z tym odwrotnym działaniem lotek (rewersie lotek) przy większych prędkościach lotu.

Przypuszczać więc można, iż szybowiec D-36 nie jest łatwy pilotażowo, zwłaszcza w lotach bez widoczności. Temu chyba należy przypisać taktykę „samotnego lotu" stosowaną konsekwentnie przez Späniga w trakcie trwania całych Mistrzostw Świata, jak również fakt, że mimo dużej przewagi osiągów szybowca nad konkurentami nie potrafił on w swej klasie wywalczyć zwycięstwa.

★

Osobny rozdział stanowi wóz transportowy szybowca D-36. Całkowicie zamknięta, szczelna konstrukcja zawdzięcza swą zwartość i lekkość między innymi sprytnie rozwiązanej metodzie załadowywania i mocowania szybowca w jej wnętrzu. Skrzydło z nałożonym nań uchwytem-wózkiem wjeżdża do wnętrza wozu po prowadnicach na jego podłodze. Wystające u nasady skrzydła części dźwigara mocowane są prostymi uchwytami na burcie wozu (fot. 7 i 8). Kadłub posiada oddzielny uchwyt w postaci rurowej konsoli mocowanej na przednich kółkach jego okuć nośnych. Do wnętrza wózka wjeżdża on na własnym podwoziu, przy czym rolka konsoli ślizga się po szynie zamontowanej pod dachem wózka. Po zamocowaniu ogona kadłub jest unieruchomiony. Wózek jest niski i bardzo wygodny w załadowaniu. (fot. 9).



W SKRÓCIE

● **Prototyp** największego amerykańskiego samolotu transportowego C-5A opuści halę montażową zakładów Lockheed w lutym 1968r. Na bazie transportowca C-5A zakłady Boeing proponują budowę olbrzymiego samolotu pasażerskiego, mogącego zabierać 311—433 osoby i ważącego 220—270 ton.

★

● **Anglicy** pertraktują z Iranem w sprawie sprzedaży 90 samolotów F-86 „Sabre", będących do tej pory na uzbrojeniu RAF. Pertraktacje w sprawie kupna samolotów „Sabre" prowadzi z Anglią również Portugalia, która zgłasza zapotrzebowanie na 60 maszyn tego typu.

★

● **Zakłady Cessna (USA)** wyprodukowały w listopadzie ubr 589 samolotów, w tym 57 dwusilnikowych. W okresie od stycznia do listopada ubr wyprodukowano ogółem 5 025 samolotów. Dla porównania: w odpowiednim okresie czasu 1964 roku wyprodukowano 4 188 samolotów.

★

● **W październiku** ubr zakłady Beechcraft (USA) wyprodukowały 8 000-ny samolot „Bonanza".

★

● **Źródła** zachodnioniemieckie podają, że amerykański przemysł lotniczy zatrudnia obecnie 635 000 pracowników, przemysł W. Brytanii — 265 000 osób, Francji — 90 000, NRF — 35 000, Belgii — 26 000, Indii — 25 000, Kanady — 18 000, Włoch — 13 000.

★

● **Badania** amerykańskiej Flight Safety Foundation wykazały iż 35% wszystkich śmiertelnych wypadków w całym lotnictwie USA w r 1963 powiązane było z nadużyciem przez pilotów (wzgl. załogi) alkoholu. Okazało się, że przeciętny czas trwania lotu kończącego się katastrofą wynosił zaledwie 18 minut.

★

● **Australijski** lotniskowiec „Melbourne" otrzyma na swe uzbrojenie 10 amerykańskich samolotów Douglas „Skyhawk".

★

● **Dowództwo** lotnictwa armii NRF stwierdziło, iż fotele wyrzucane w samolotach F-104G „Starfighter" (znajdujących się na uzbrojeniu bońskiej Luftwaffe) muszą ulec poprawkom konstrukcyjnym, abyć dać pilotom lepsze szanse ratowania życia w przypadkach katapultowania się.

★

● **30 listopada** ubr opuścił halę montażową zakładów Dorniera w Oberpfaffenhofen (NRF) pierwszy na Zachodzie pionowo startujący samolot transportowy Do-31E1.

★

● **Wśród** wielu imprez samolotowych, organizowanych w Europie przez aerokluby różnych krajów, warte podkreślenia są następujące: 12 Międzynarodowy Rajd do Grenoble (30.IV. — 1.V. Francja), 12 Międzynarodowy Rajd Jersey (6—8.V. Anglia), 20 Międzynarodowy Rajd „Win, Kwiatów i Zamków" z Anjou do Anger (11—12.VI. Francja), 4 Międzynarodowy Rajd Baden-Baden (16.VI. — 1.VII. NRF), 10 Międzynarodowy Rajd „Alzackich Win" do Colmaru (6—7.VIII. Francja).

★

● **Według** statystyki opublikowanej w czasopiśmie „American Aviation", w 70 krajach świata (objętych statystyką) znajduje się ogółem 110 778 samolotów cywilnych, w czym 8 845 są to samoloty komunikacyjne, zaś 101 933 — samoloty turystyczne, dyspozycyjne i inne. Na pierwszym miejscu tabeli znajdują się Stany Zjednoczone — 85 489, na drugim Kanada — 5 054 samoloty, trzecim Francja — 4 072, czwartym Meksyk — 1 975, piątym Australia — 1 837.

★

● **Tytuł** najlepszej spadochroniarki bułgarskiej w roku 1965 otrzymała M. Milenowa, z Ruse. Najlepszym spadochroniarzem był Iwan Karakaszew z Warny. Tytuł najlepszego pilota szybowcowego zdobył Iwan Jordanow z Warny, zaś tytuł najlepszego pilota samolotowego — Angel Georgijew z Sofii.

★

● **Największą** liczbę pasażerów w r 1964 przewiozły w Ameryce linie „United Air Lines" (255 samolotów) — 14 499 593, na drugim miejscu znalazły się „Eastern Airlines" (191 samolotów) — 12 888 455, na trzecim „American Airlines" (154 samoloty) — 10 104 563, na czwartym TWA (161 samolotów) — 7 300 650, na piątym „Delta Airlines" (84 samoloty) — 5 632 951, na szóstym „Pan American" (106 samolotów) — 5 120 015.

W Europie zach. najwięcej pasażerów przewiozły brytyjskie linie BEA (92 samoloty) — 5 949 398, potem „Air France" (110 samolotów) — 3 627 250, dalej SAS (46 samolotów) — 2 676 055, „Alitalia" (54 samoloty) — 2 591 273 i „Lufthansa" (50 samolotów) — 2 356 683.

★

● **Pierwszy** lot radzieckiego olbrzyma pasażerskiego o prędkości naddźwiękowej Tu-144 planowany jest na grudzień 1967 r, a najpóźniej marzec 1968 r. Ciąg wszystkich silników ma osiągnąć 13 000 kG, z dopalaniem — 18 000 kG. Prędkość — równa liczbie Macha 2,2, pułap użyteczny — 21 000 m. Ciężar startowy ze 120 pasażerami — 130 ton.

★

● **IATA** podaje, że 18 towarzystw komunikacji powietrznej, które wożą pasażerów na trasach nadatlantyckich, przewiozło w czasie od kwietnia do września 1965 roku rekordową liczbę 2,44 mln osób, a więc o 18,7% więcej niż w analogicznym okresie roku 1964.

★

● **Aby zastąpić** wycofywane ze służby samoloty DC-3, austriackie linie „Austrian Airlines" zakupiły brytyjskie turbośmigłowe maszyny Hawker Siddeley HS-748. Będą one kursować na trasach krajowych i do krajów sąsiadujących z Austrią.

★

● **„Aeroflot"** i „Air France" uruchamiają na trasie Moskwa — Paryż wspólny powietrzny transport towarów, początkowo przy użyciu radzieckiego samolotu An-12 opatrzonego znakami obu towarzystw; potem wejdzie do eksploatacji również samolot francuski.

ZACHODNIONIEMIECKIE ELDORADO W ARIZONIE

NAJWAŻNIEJSZYMI centrami szkolenia zachodnioniemieckich pilotów wojskowych są bazy amerykańskie Williams i Luke. Znajdują się one w stanie Arizona. Lokalizację tę dowództwo bońskiej Luftwaffe wybrało — jak stwierdzają autorzy artykułu pt. „Arizona, centrum szkolenia niemieckich pilotów" zamieszczonego w miesięczniku „Aerokurier" ze stycznia br. — właśnie „ze względu na pustynny i niemal bezludny charakter tych obszarów, umożliwiający swobodne wykonywanie lotów naddźwiękowych i stosowanie dopalaczy oraz ze względu na istnienie tam dogodnych, obszernych terenów do ćwiczeń w strzelaniu do celów naziemnych".

Jak wynika z artykułu, w najbliższej przyszłości większość zachodnioniemieckich pilotów oraz osób spośród personelu obrony przeciwlotniczej szkolić się będzie właśnie w tych dwóch bazach USA: Williams i Luke. Niemcy przebywający tam na szkoleniu otrzymają własne dowództwo, którego siedziba znajdować się będzie w Waszyngtonie.

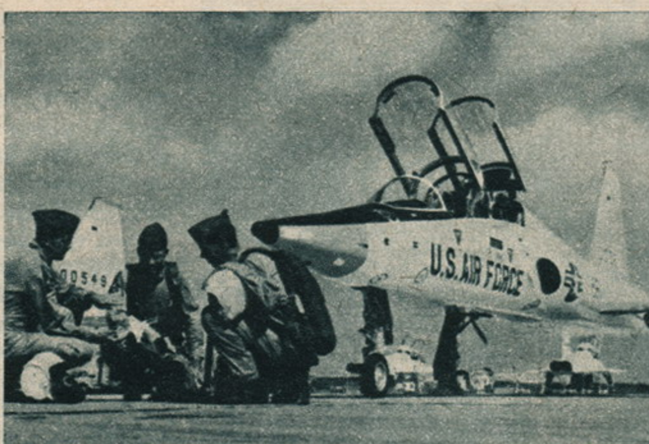
Jak będzie przebiegać szkolenie Niemców w bazie Williams? Otóż grupy niemieckie, po odbyciu przeszkolenia w NRF na samolotach Piaggio P-149D, jadą do USA, aby w Williams przystąpić do szkolenia się na odrzutowcach Cessna T-37 (30 tygodni, 130 godzin lotu). Po odbyciu kursu na T-37 przechodzą na samolot Northrop T-38 (26 tygodni, 100 godzin lotu). T-38 osiąga na wysokości 10 000 metrów prędkość M = 1,2.

W odległości 10 minut lotu od Williams znajduje się baza Luke. Tam Niemcy szkolą się na samolotach Lockheed F-104G (ogólna ich ilość w Luke oceniana jest na 100). Samoloty, na których latają Niemcy, choć stanowią własność rządu NRF, opatrzone są jednak amerykańskimi znakami rozpoznawczymi („ze względów bezpieczeństwa" — tak to określają osoby spośród dowództwa Niemców w Arizonie). Jak się okazuje, pierwsi zachodnioniemieccy piloci przybyli do Luke już w październiku 1964 roku, po odbyciu 16-miesięcznego szkolenia w Williams. Przewiduje się, że w okresie najbliższych 5 lat w bazie Luke przeszkolonych zostanie na samolotach F-104G pięciuset pilotów NRF.

Niemcy stwierdzają z dumą, że w Luke do ich dyspozycji dowództwo lotnictwa USA postawiło swych „najlepszych, najbardziej doświadczonych instruktorów". Każdy niemiecki pilot wykonuje na F-104G 126 godzin lotu. Za okres dwuletniego szkolenia pilota rząd NRF płaci rządowi USA milion marek. Za techniczne zabezpieczenie szkolenia pilotów NRF odpowiadają zakłady Lockheed, które w tym właśnie celu zatrudniły 800 inżynierów, techników i pracowników administracyjnych.

Warunki, stworzone przez troskliwych Amerykanów zachodnioniemieckim pilotom, oni sami określają jako luksusowe. Usłużni gospodarze zagwarantowali każdemu Niemcowi auto do własnej dyspozycji, zaś w wojskowych miasteczkach w pobliżu lotnisk rycerze Luftwaffe korzystają z teatrów, kin, kortów tenisowych, basenów, stadionów i nocnych lokali. Wielu Niemców nazywa to „istnym Eldorado", zaś coraz częstszym zjawiskiem jest niechęć do powrotu do NRF, gdzie — według ich słów — „trudno jest wytrzymać w zagęszczonej ojczyźnie".

Amerykanie to rozczulająco poczciwi, gościnni, dobroduszni ludzie. Z gorącym oddaniem szlifują formę swych serdecznych przyjaciół z militarystycznych Niemiec zachodnich, aby potem wspólnie „dać nauczkę komunistom". Warto o tej amerykańsko-zachodnioniemieckiej idylli często sobie przypominać, warto dobrze sobie uprzytomnić, kto zbroi i szkoli następców i naśladowców krwawych bandytów powietrznych Hitlera, obracających w perzynę nasze wsie i miasta. (z)



Piloci zachodnioniemieccy na lotnisku bazy Williams, przy samolocie T-38. Niżej: Amerykański instruktor (z lewej) w przyjacielskiej komitywie z pilotami zachodnioniemieckimi.



ZMARŁ TWÓRCA RADZIECKICH STATKÓW KOSMICZNYCH SIERGIEJ KOROLOW

14 stycznia br. zmarł nagle w 60 roku życia wielki uczony i konstruktor w dziedzinie techniki rakietowej i badań kosmicznych, członek Prezydium Akademii Nauk ZSRR, członek KPZR, dwukrotny Bohater Pracy Socjalistycznej, laureat Nagrody Leninowskiej, członek Akademii SIERGIEJ KOROLOW. Nekrolog podpisany przez Leonida Breżniewa, Aleksieja Kosygina, Nikołaja Podgornego i innych przywódców radzieckich stwierdza m. in.: W osobie Siergieja Korolowa kraj nasz i nauka światowa straciły wybitnego uczonego w dziedzinie techniki rakietowej i badań kosmicznych, konstruktora pierwszych sztucznych satelitów ziemi i statków kosmicznych, które zapoczątkowały erę podboju przestrzeni kosmicznej przez człowieka.

Siergiej Korolow, urodzony z Żytomierzu na Ukrainie w rodzinie nauczyciela, pracował od roku 1927 w przemyśle lotniczym, 3 lata później, nie przerywając pracy, ukończył moskiewską wyższą uczelnię techniczną im. Baumana i moskiewską szkołę lotniczą. Po zapoznaniu się z K. Ciołkowskim i jego ideami Korolow poświęcił się technice rakiet kosmicznych i stał się jednym z jej twórców. W roku 1933 z udziałem Korolowa stworzono grupę do badania napędu odrzutowego, która skonstruowała pierwsze rakiety doświadczalne. Siergiej Korolow był najwybitniejszym konstruktorem rakiet, za pomocą których wystrzelono pierwsze sztuczne satelity ziemi, umieszczono proporzec radziecki na Księżycu i sfotografowano niewidoczną z ziemi stronę srebrnego globu. Pod kierownictwem Korolowa skonstruowano pilotowane statki kosmiczne, na których człowiek po raz pierwszy w historii wzbił się w Kosmos.

NOTATKI RAKIETOWE

Sonda kosmiczna „Mariner IV", która przekazała zdjęcia planety Mars w lipcu 1965 roku, w dalszym ciągu nadaje sygnały radiowe. Obecnie sonda znajduje się w odległości 347 milionów kilometrów. W roku 1967, gdy sonda zbliży się do Ziemi na odległość 48 milionów kilometrów, uczeni spodziewają się nawiązać „bliższą" łączność z „Marinerem".

★

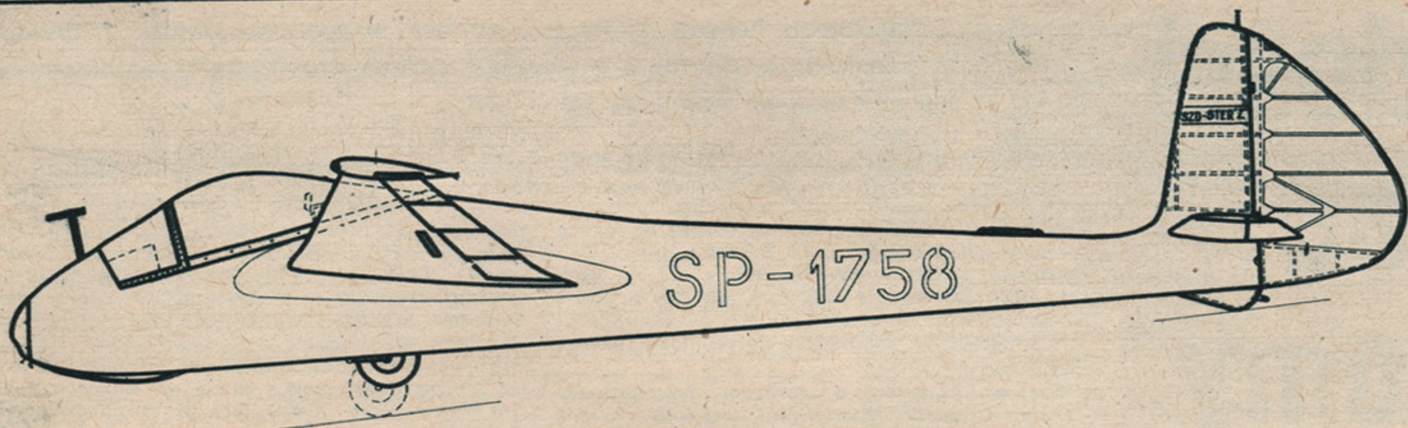
Francuska służba meteorologiczna otrzymała ostatnio 50 rakiet przeznaczonych do sondażu meteorologicznego. Są to rakiety brytyjskie typu „Skua", produkcji wytwórni Bristol-Aerojet. Rakiety brytyjskie są konkurencyjnymi konstrukcjami dla francuskiej „Emmy" i „Aurory".

★

Na Sardynii przeprowadzono próbne starty rakiety badawczej opracowanej w zachodnioniemieckich zakładach Dorniera. Chodzi tu o rakietę odzyskiwaną przy pomocy skrzydeł elastycznych wysuwanych z kadłuba. Długość rakiety 5 m.

★

4 stycznia przewieziono po raz pierwszy makietę rakiety „Saturn" (człon S-IV B) przy pomocy samolotu transportowego „Super Guppy", specjalnie przebudowanego do tego celu.



Szybowiec SZD-8-TER „Z" – Jaskółka

Oprac. rysunku: E. Margański

C W5 Z W30
V B H

0 1 2m

Młodości ty nad poziomy wylatuj!

· 6 ·

Publikujemy kolejny, szósty już, odcinek wspomnień Janusza Meissnera. Wspomnienia te pochodzą z aktualnie opracowywanej książki autobiograficznej pod tytułem „Mój wiek XX".

JANUSZ MEISSNER

Z Poznania do Ławicy jedzie się wojskową ciuchcią, której wąski pojedynczy tor biegnie wzdłuż szosy. Ciuchcia kursuje dwa razy dziennie: rano, przed rozpoczęciem zajęć i wieczorem, po ich zakończeniu. W innych porach można się tam dostać zwykłym pociągiem osobowym, ale od stacji kolejowej do lotniska jest kawał drogi.

Ponure, masywne, dwupiętrowe gmachy z czworokątną wieżą otaczają z trzech stron rozległy plac przeznaczony na ćwiczenia w mustrze, zbiórki, apele i tym podobne zajęcia wojskowe. Czwartą ścianę tworzą tyły hangarów i niskie drewniane baraki. Całość przypomina klasztor zbudowany na pustkowiu przez pruskiego architekta rozmiłowanego w stylu koszarowym, albo więzienie — co prawda bez krat w oknach i bez wysokiego muru dokoła.

Płaska, smutna równina ciągnie się aż po horyzont i tylko na wschodzie widać zarysy miasta, wieże kościelne i dymiące kominy fabryk.

Lecz kiedy wczesnym rankiem przed rozsuwanymi na rolkach wrotami hangarów stoi rząd samolotów, zapomina się o koszarach, o zapluskwionym baraku, o melancholii krajobrazu, bo za chwilę można będzie siąść za sterem i polecieć.

W kancelarii startu otrzymuje się kartkę z wypisanym typem i numerem maszyny oraz krótką instrukcję szefa pilotażu z programem lotów, które należy wykonać w danym dniu. Potem odbiera się samolot od mechanika brygadzisty i po próbie silnika kołuje się na start. Jeden dłuższy lot, aby zaznajomić się z właściwościami nie znanej jeszcze maszyny liniowej, kilka krótkich „rund" — aby opanować start i lądowanie, a nazajutrz — nowy typ, jeśli dyżurny instruktor uzna, że to wystarczy.

Można polecieć nad jezioro Kiekrz, albo nad Suchy Las, albo nad Dziewiczą Górę, albo gdziekolwiek w promieniu dwudziestu kilometrów, z wyjątkiem strefy południowej w pobliżu lotniska, która jest zastrzeżona dla kursu pilotażu myśliwskiego. W tej strefie, na wysokości od pięciuset do tysiąca metrów, wybrańcy z wybrańców ćwiczą się w akrobacji i walce powietrznej.

21 stycznia r. 1920 ukończyłem dziewiętnaście lat i rozpocząłem trening w Wyższej Szkole Pilotów w Ławicy. Podczas pierwszych lotów musiałem przezwyciężyć niejaką obawę przed osławionymi Rumplerami i Aviatikami, które i tu nie budziły zaufania. W przeddzień mego wyjazdu z Krakowa zginął tam w katastrofie na Rumplerze C-IV niedawno przydzielony młody instruktor, plutonowy pilot Józef Bańka. Widziałem, jak zwalił się na ziemię ze zwykłego zakrętu...

Na szczęście Rumplera C-IV nie było w Ławicy. Był za to starszy od niego Rumpler C-I, była bardzo nieprzyjemna L.V.G. — C II i „ulepszony" Aviatik — C III. Na tym ostatnim nie latałem zresztą — poleciał na nim sympatyczny instruktor, kapitan Wiktor Lang i zabił się przy efektownym „amerykańskim starcie" dnia 4.II. 1920...

Nie można powiedzieć, żeby te okoliczności wpływały dodatnio na moje samopoczucie, ale starałem się tego nie okazywać i w końcu rzeczywiście przestałem się nimi przejmować, zwłaszcza że niebezpieczne maszyny zostały wycofane z użycia. W ciągu miesiąca wykonałem około sześćdziesięciu lotów na czternastu typach niemieckich samolotów bojowych oraz na dwóch francuskich, po czym szef pilotażu, ppor. Wawrzyniak zadecydował, że nadaję się na kurs myśliwski. Omal nie rzuciłem mu się na szyję z wdzięczności za to wyróżnienie, bo podoficerowie piloci tylko wyjątkowo dostępowali takiego zaszczytu.

Szefem pilotażu, a zarazem instruktorem akrobacji i walki powietrznej, jest kontraktowy pilot cywilny o światowej sławie, Adam Haber Włyński. Ukończył szkoły pilotów Bleriota w Pau i Farmana w Mournelan w r. 1910, przez kilka lat był instruktorem pilotażu w Rosji i we Francji, zdobył niezliczoną ilość nagród sportowych, popisywał się akrobacją w całej Europie, uległ wielu katastrofom, z których wychodził połamany, ledwie żywy i — lata dalej!

Pochodzi z Kieleckiego, ma teraz 36 lat, jest średniego wzrostu i — szczerze mówiąc — nie wygląda na nieustraszonego asa. Czesze się z przedziałkiem przez środek głowy, przystrzyga „po angielsku" szczotkę, która mu rośnie pod nosem, wygięte łuki brwi nadają jego twarzy wyraz lekkiego zdziwienia, czy też powątpiewania, a ciemne oczy w oprawie gęstych, długich rzęs mogłyby należeć do jakiejś demonicznej, pięknej kobiety. Jest małomówny, ale kiedy tłumaczy, jak trzeba wykonać jakiś manewr w powietrzu, wyraża się jasno, posługując się przy tym obrazowymi i bardzo precyzyjnymi gestami dłoni.

— Niech pan sobie weźmie Albatrosa D-III i niech się pan z nim oswoi w powietrzu. Wystarczy piętnaście minut. Potem proszę przelecieć do naszej strefy i na wysokości tysiąca metrów wprowadzić maszynę w lewy korkociąg. Wyprowadzić po trzech zwitkach, wejść znów na tysiąc metrów i zrobić to samo w prawo. Zaraz po tym drugim korkociągu, ale nie niżej siedmiuset metrów, zrobi pan trzy loopingi. Proszę powtórzyć treść zadania.

Powtarzam i chcę już odejść, ale instruktor zatrzymuje mnie.

— Przecież pan nie wie, jak się to robi!

Oczywiście, że nie wiem, ale sierżant Kohut nigdy się o to zbytnio nie troszczył...

— To źle — mówi Haber i dopiero teraz zaczyna się wykład szczegółowy.

— No, niech pan spróbuje powtórzyć.

Nie jest to bardzo skomplikowane i trudne do zapamiętania. Powtarzam bez zająknienia.

— Dobrze. Niech pan leci.

Albatros D-III, popularnie zwany „De-drei", jest zgrabnym jednomiejscowym dwupłatowcem myśliwskim uzbrojonym w dwa karabiny maszynowe strzelające przez śmigło. Idzie w górę jak balon, a jego prędkość na pełnym gazie dochodzi do stu siedemdziesięciu kilometrów na godzinę.

— Uważać przy starcie: jest bardzo czuły na ster kierunkowy!

Mechanik zapoznaje mnie z armaturą w kabinie: „gashebel", „nachzündung" i „frühzündung" (czyli — regulacja gazu, późnego i wczesnego zapłonu), przełącznik iskrownika, manometr ciśnienia smaru, termometry, licznik obrotów, prędkościomierz, wysokościomierz, busola, zegar czasowy. Potem pomaga naciągnąć i ciasno zapiąć pasy przytrzymujące mnie w kabinie.

Jeszcze próba silnika. „zdjąć podstawki", kołuję na start, podnoszę rękę na znak, że jestem gotów, otrzymuję przyzwalający sygnał chorągiewką i przesuwam dźwignię gazu na pełne obroty.

Maszyna rusza jak koń wyścigowy, z miejsca nabiera pędu, sama drze się w górę! Ziemia uciekła spod kół — lecę! Nawet nie miałem czasu „uważać przy starcie" — po prostu porwała mnie w powietrze i niesie — jak niesie!

Próbuję manewrować lotkami, potem sterem wysokości, potem — kierunkowym; drążek i orczyk poruszają się lekko, niemal bez oporu, a samolot kładzie się na burty, wznosi się i nurkuje, skręca płynnie i łatwo, bez najmniejszego opóźnienia, sprawny, śmigły i zwrotny jak jaskółka. Robię kilka zakrętów — w lewo, w prawo, podciągając na pełnym gazie, lecąc na zredukowanych obrotach i bez gazu. „De-drei" podoba mi się szalenie. Jeśli pilotowanie samolotów liniowych można by porównać do sterowania okrętem, to lot na lekkiej maszynie myśliwskiej przypominałby jazdę wyścigową motorówką. Tylko, że latanie jest stokroć piękniejsze i przyjemniejsze. Pilot czuje się zespolony z samolotem o wiele bardziej, niż sternik z łodzią; bardziej niż jeździec z koniem. Może tak, jak łyżwiarz z łyżwami, i może lot przypomina także trochę mistrzowską jazdę na łyżwach — nie po płaszczyźnie lodu, lecz w trójwymiarowej bezkresnej przestrzeni.

Nie, takie i wszystkie inne porównania na nic się nie zdadzą. Niepodobna wyrazić słowami tego, co się czuje, czego się doznaje za sterami samolotu, wysoko nad ziemią.

Poznań, Ławica, Jezioro Kierskie, lasy Biedruskie na północy, połyskująca klinga Warty — leżą pode mną w dole, na głębokości tysiąca metrów. Jeszcze raz sprawdzam kierunek wiatru według dymu z kominów fabrycznych. Jest południowo-zachodni, więc powinienem zacząć trochę dalej, żeby mnie nie zniosło ponad lotnisko. Gdy Ławica pozostaje już z tyłu, za sterami samolotu, zadzieram go w górę, zamykam gaz, wciskam do końca lewy pedał orczyka i ściągam drążek ku sobie na prawo.

Albatros wspina się jak do skoku przez przeszkodę, zwolna traci szybkość, aż zwala się na lewe skrzydło, na łeb i gwałtownym młyńcem wchodzi w zwoje korkociągu. Luźne, zwiotczałe stery tężeją, napierają, szum pędu rośnie, a ziemia kręci się jak oszalała karuzela. Miasto, lotnisko, jezioro, pola przecięte liniami dróg gonią się dokoła, śmigają mi przed oczami, porwane potwornym wirem, od którego można dostać zawrotu głowy. Jednocześnie czuję, że wzrastająca siła odśrodkowa wciska mnie do kabiny, ręce i nogi stają się ciężkie, a uniesienie głowy wymaga znacznego wysiłku.

Nie mam pojęcia ile to już zwitek, i nie potrafię określić stron świata, a tym bardziej nie potrafię wyprowadzić samolotu pod wiatr, według instrukcji szefa pilotażu. Przez głowę przelatuje mi myśl, czy też raczej wspomnienie o śmiertelnym korkociągu por. Garsztki na Spadzie. A jeżeli i ja nie zdołam wyprowadzić?...

W popłochu wyrównuję orczyk, przywracam drążkowi sterowemu jego neutralne położenie i natychmiast doznaję radosnego uczucia ulgi: lej wirujący pode mną rozpłaszcza się, karuzela przestaje się kręcić, horyzont staje na swoim miejscu, a ziemia spływa mi pod skrzydła. I w dodatku po lewej stronie mam Poznań, więc wyprowadziłem pod wiatr.



Pogrzeb sierż. pil. Mieczysława Obrembowicza w Hrubieszowie.

Wysokościomierz wskazuje 700 metrów. Dodaję gazu i z wdzięcznością spoglądam na skrzydła Albatrosa — napięte płótno pokryte lśniącym cellonem wydaje się mocne i pewne. Nic nie wskazuje na to, aby jego spojenia mogły zostać osłabione. Nabieram zaufania do wytrzymałości tej pięknej maszyny: nic mi nie grozi z jej strony.

Zawracam, żeby nie oddalić się zanadto od naszej strefy ćwiczeń, odzyskuję nakazaną wysokość, znów kieruję Albatrosa pod wiatr i już

z większą pewnością siebie wprowadzam go w prawy korkociąg.

Teraz liczę zwitki, a kiedy po raz trzeci przelatuje mi przed oczami szosa do Poznania, równam stery i... wyskakuję z korkociągu o całą sekundę za wcześnie, z prawym bocznym wiatrem.

— Hammerkopf! — powiedziałby sierżant Kohut.

Ale nie czas wspominać Kohuta, kiedy ma się wykonać pierwszy w życiu looping, czyli pętlę.

„Ustawić się dokładnie pod wiatr i lekko nurkować na pełnych obrotach, żeby samolot miał duży nadmiar prędkości". No, dobrze, ale diabli wiedzą, co to jest „duży" nadmiar... A z drugiej strony — wiadomo, że jak się przeholuje, to mogą odmaszerować skrzydła...

Pęd szumi, gwiżdże coraz wyższym tonem, silnik ryczy, wyje, jakby się miał rozlecieć. Ponad maską widzę nachyloną ziemię, która idzie na moje spotkanie. Drążek sterowy napiera coraz mocniej, zaczyna lekko wibrować. Chyba dosyć? Pozwalam mu wrócić do położenia neutralnego i ciągnę ku sobie, a ziemia zapada się w dół, znika z pola widzenia i tylko nieruchomy z pozoru, głęboki błękit nieba patrzy mi prosto w twarz. Zadzieram w tył głowę, aby jak najprędzej zobaczyć przeciwległy łuk horyzontu, zanim jeszcze maszyna osiągnie położenie szczytowe, kołami do góry, i czekam...

Sekundy — te dwie lub trzy sekundy oczekiwania trwają bardzo długo. Czuję, jak przez ten czas zmniejsza się siła odśrodkowa wciskająca mnie w siedzenie i oparcie fotela. Wydaje mi się, że zaraz zawisnę na pasach... Ale oto z tyłu ukazuje się odwrócony horyzont, nieco przechylony w lewo, jakby ziemia pośliznęła się na swej odwiecznej drodze. Nie mogę na to pozwolić: naciskam prawy pedał orczyka i spycham ją z powrotem na ekliptykę. Tak — teraz, w ostatniej chwili widnokrąg wrócił do poziomu i już ucieka mi sprzed oczu, a zamiast kopuły nieba widzę przed sobą niczym nie ograniczoną płaszczyznę ziemi.

Przymykam gaz, drążek lekko od siebie. W ciszy, która mnie otacza, budzi się, narasta szum i świst; znów przyciska mnie do fotela, ziemia pędzi olbrzymim łukiem pod skrzydła i w końcu znów od góry nasuwa się niebo.



Śmiertelny wypadek sierż. pil. Mieczysława Obrembowicza na lotnisku polowym w Hrubieszowie dnia 31 lipca 1920 roku.

Zwiększam obroty do połowy, orientuję się, że wyszedłem mniej więcej pod wiatr, a co za tym idzie — że mój looping został wykonany w płaszczyźnie mniej więcej pionowej, przy czym jednak straciłem prawie sto metrów wysokości. No, ale właściwie — jak na pierwszy raz — to chyba nie było najgorzej.

Co prawda za drugim razem zawisłem rzeczywiście przez chwilę na pasach, a potem maszyna zwaliła się w dół na łeb na szyję, lecz uniesiony ambicją pokonałem nagłą falę tęsknoty za twardą ziemią pod nogami i wreszcie trzecią, nadprogramową pętlę wykonałem poprawnie.

Haber Włyński pominął milczeniem tej mój czyn ambitny, zajął się natomiast szczegółowiej poprzednimi. Dowiedziałem się, że moje loopingi przypominały majonez, tak były „zawiesiste", lecz poza tym obrazowym porównaniem usłyszałem także kilka dobrych rad i wskazówek, które wiele mi wyjaśniły.

— A teraz najważniejsze: podobało się?

— Szalenie, panie instruktorze!

— Chce pan próbować dalej?

— Koniecznie!

— No to dobrze. Nie jest zupełnie wyłączone, że się pan tu czegoś nauczy.

„Nie jest zupełnie wyłączone"... Hm. Nie można powiedzieć, żeby szef pilotażu był skory do pochwał.

★

Latam kolejno na Albatrosie D-V, na Fokkerze E-V i D-VII, wreszcie na Pfalzu D-XII, ale dalszą naukę akrobacji odbywałem na „De drei". Nie ma czasu na „doszlifowywanie" moich pętli, beczek, przewrotów i wywrotów, które stanowią nieodzowne elementy walki powietrznej; eskadry czekają na pilotów...

Z tego samego powodu nie przerabia się „wiązanek" akrobatycznych, tj. powiązania figur akrobacji w jakiś układ, w którym następowałyby bezpośrednio jedna po drugiej. Wiązanka bowiem stanowi popis zręczności i opanowanie tej sztuki — dla samej sztuki. W czasie walki natomiast ma niewielkie zastosowanie.

Elementami decydującymi o zwycięstwie w pojedynku powietrznym są: zaskoczenie przeciwnika, atak od strony słońca, przewaga wysokości i celność ognia.

Naturalnie podczas pierwszej ćwiczebnej walki Haber Włyński w niespełna trzy minuty od jej rozpoczęcia osiągnął to bez żadnego wysiłku, a potem na odległości pięćdziesięciu metrów uczepił się ogona mego samolotu i już do końca trzymał mnie „w ogniu", choć robiłem wszystko, aby mu się wymknąć.

— Za wolno. Za wolno i za późno. Zanim pan się zdecyduje na manewr, ja już wiem, co pan zrobi i robię to samo razem z panem.

Znowu startujemy. Znów jesteśmy na wysokości tysiąca pięciuset metrów. Mam atakować pierwszy, od strony słońca, przy czym szef pilotażu leci o sto metrów niżej ode mnie i pozwala się zaskoczyć. Ale cóż z tego?..

Skręcam za nim, już wchodzę za ogon jego Albatrosa, zbliżam się, za chwilę będę mógł „rozpocząć ogień", gdy wtem wylatuje mi w górę z celownika... Aha: wywrót w prawo! Trzeba zrobić to samo! Natychmiast!

Ziemia zapada się poza mną, aby w następnej sekundzie wyskoczyć z boku aż nad głowę. Zawisam lekko na pasach, ściągam ster do końca...

Ruszyła! Spada teraz ogromnym zamachem, coraz prędzej, coraz prędzej, pędzi na moje spotkanie, wali się pod samolot, a na niebie słońce urwało się ze swego miejsca i śmiga w górę!

Ten kosmiczny wybryk nic mnie nie obchodzi. Szukam wzrokiem mego przeciwnika. Jest! Zadziera maszynę w stromym wirażu na lewo ode mnie i już ma przewagę wysokości... Kładę się w wiraż, ciągnę, aż wciska mnie w siedzenie, a silnik wyje na pełnych obrotach. Ale jego zakręt ma mniejszy promień: nie mogę go dogonić, widzę, jak mnie wyprzedza na okręgu koła o dziesięć, o dwadzieścia stopni, o czterdzieści pięć...

Teraz już on mnie dopędza, nie ja jego. Co zrobić?!

Wyprowadzam, pikuję, ciągnę w górę jak do pętli i mając jeszcze nadmiar prędkości, zanim odwrócony widnokrąg stanie mi przed oczyma, przekręcam Albatrosa półbeczką do normalnego położenia. Ziemia znad głowy zatacza się gwałtownym młyńcem pod skrzydło, słońce pędzi z lewa na prawo. Zatrzymuję je w zenicie i... Gdzie, u diabła, jest Haber?!

Dopiero po chwili odnajduję go — o sto metrów za ogonem mego samolotu!.. Wciąż jest wyżej ode mnie i to mu daje przewagę: zbliża się z każdą sekundą. Na nic się nie zdają moje esy floresy, a każdy zakręt przyśpiesza tylko tę pogoń, przed którą haniebnie umykam...

Na próżno próbuję uratować się korkociągiem: gdy wyskakuję w bok z trzeciej lub czwartej zwitki, mam go znów za sobą. Nie ma co — uznaję się za zestrzelonego, kołyszę maszyną ze skrzydła na skrzydło, na znak, że się poddaję, i schodzę do lądowania.

— Za wolno. Wszystko jeszcze za wolno. Ale tym razem było cokolwiek lepiej.

Rzeczywiście: tym razem „zginąłem bohaterską śmiercią" nie w trzeciej, lecz w siódmej minucie...

★

Ostatnim „warunkiem" przed ukończeniem Wyższej Szkoły Pilotów jest przelot do Torunia i z powrotem. Na oko wydaje się to bardzo łatwe: odległość w jedną stronę wynosi zaledwie 125 kilometrów, a tor kolejowy łączący te miasta tworzy łuk wygięty łagodnie ku południowemu wschodowi. Można go „wziąć pod prawą pachę" i lecieć nie tracąc ani na chwilę z oczu. Ale ten sprytny chwyt stosują tylko najgorsze patałachy, a i tak niektórzy błądzą, trafiają do Bydgoszczy, do Włocławka, ba nawet do Łodzi! No, cóż — z Poznania w pośrednich kierunkach wschodnich wybiegają aż cztery linie kolejowe, a wiara we wskazania busoli jeszcze się nie ugruntowała w narodzie...

Ludzie ambitni lecą do Torunia posługując się mimo wszystko busolą. Kurs: 62°. Wówczas trasa lotu odpowiada cięciwie łuku, jaki tworzy ów — bądź co bądź pożyteczny — tor kolejowy. Wiadomo, że ma się go po prawej stronie, w odległości od pięciu do dwudziestu kilometrów, i że przy dobrej pogodzie widać go od czasu do czasu na odsłoniętych równinach. W ostateczności można skręcić trochę w prawo, aby widzieć go prawie stale.

Dostaję na ten przelot świeżo wyremontowaną, lśniącą lakierem L.V.G.-CV z busolą skompensowaną przez samego komendanta szkoły, por. Rayskiego (ponieważ nikt inny nie potrafi dokazać tej czarodziejskiej sztuki), bardzo sfatygowaną mapę w skali 1:500 000 oraz „dokument przelotu" podpisany przez ppor. Wawrzyniaka.

Startuję, okrążam lotnisko, po czym przelatuję nad Wartą pozostawiając Poznań na prawo za sobą. Śniegi już stopniały, ziemia jest szara, tylko na północnych skrajach lasów jaśnieją wąskie białawe płaty. Z początku nie widzę tego toru kolejowego, ale nie tracę nadziei, że zobaczę go z większej wysokości. Busola wskazuje ponad 60°, poprawiam dla pewności na 70 i wypatruję na prawo.

Mija piętnaście minut, wysokościomierz wskazuje 1 000 metrów, a toru jak nie było, tak nie ma. Jest natomiast długie, wąskie jezioro — chyba Lednica? Jeżeli tak, to zaraz powinny mi przeciąć drogę dwa inne tory kolejowe, a na prawo, gdzie się zbiegają, powinno być Gniezno.

Czekam, czekam, czekam, moje zaufanie do busoli i do por. Rayskiego maleje, mam coraz więcej wątpliwości, czy lecę w dobrym kierunku, zwłaszcza, że na lewo też jest jakieś wydłużone jezioro i diabli wiedzą czy to nie Lednica, a jeżeli tak, to przecież powinienem mieć je po prawej stronie...

Lecz wreszcie są tory: jeden i drugi, a daleko na prawo — duże miasto. Mam nadzieję, że to Gniezno, nie Września, albo Jarocin...

Teraz jeziora i jeziorka ukazują się to z jednej, to z drugiej strony wśród ciemnych, kudłatych lasów. Tak być powinno mniej więcej w połowie drogi. Spoglądam na zegarek — zgadza się! Autorytet porucznika Rayskiego w sprawach nawigacji wzrasta.

Gdy lasy się kończą, przelatuję w poprzek nad długą kiszką jeziora — niewątpliwie jeziora Pakoskiego i widzę wreszcie ten tor kolejowy — cały węzeł torów i miasto. To może być tylko Inowrocław, więc zboczyłem w prawo zaledwie o jakie 10 kilometrów.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



Grupa olsztyńskich pilotów treningowych i Lotniczego Przysposobienia Wojskowego na macierzystym lotnisku Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego w Dajtkach, w czasie sezonu 1965 r., w przerwie pomiędzy lotami.
Foto: Andrzej Baturo



SZYBOWNICY WARMII I MAZUR W 1965 ROKU

W dniach 1—12 czerwca 1965 r. odbyły się w Olsztynie Szybowcowe Zawody o Puchar Warmii i Mazur. W zawodach brało udział 12 pilotów, w tym 2 z sąsiednich aeroklubów. Najlepszym okazał się Tadeusz Farsewicz. Podczas zawodów wylatano 158 godzin, przeleciano ponad 3 600 km i zdobyto 23 100 punktów do memoriału R. Bitnera.

W lipcu na lotnisku olsztyńskim rozpoczął się obóz lotniczy LPW I stopnia, zorganizowany wspólnie z Zarządem Wojewódzkim ZMS w Olsztynie. Szkolenie na obozie ukończyło 18 pilotów. Ponadto dla potrzeb własnych wyszkolono podstawowo 8 pilotów, w tym 4 kobiety. Dalsze 3 kobiety z Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego wyszkolono w Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach.

Mimo na ogół niekorzystnych warunków atmosferycznych w roku 1965 ogółem wylatano na szybowcach 916 godzin, w tym za wyciągarką 143 godz. i przeleciano 13 675 km, w tym po trasach zamkniętych 7 066 km, co stanowi 52%. Na godzinę lotu szybowcowego przypada 15 przelecianych kilometrów. Na koncie memoriałowym znalazło się ponad 100 tys. punktów (plan 65 tys.).

Klasę trzecią uzyskało 9 pilotów, w tym 3 kobiety, drugą — 5 pilotów i pierwszą — 2 pilotów. Zdobyto: warunków czasowych — 5, przewyższeń 1 000 m — 4, przelotów ponad 50 km — 6, srebrnych odznak szybowcowych — 6, przelotów ponad 300 km — 8, w tym 2 diamentowe oraz 1 złotą odznakę szybowcową. Na te wyniki zużyto 212 godzin samolotowych. Należy dodać, że osiągnięcia te uzyskaliśmy przy pomocy tylko dwóch bardzo wysłużonych samolotów typu CSS-13. Samolotu „Gawron" i szybowca „Foka" nie posiadamy.

Bezpieczne latanie było zasługą wszystkich pilotów szybowcowych, przez co nie notowano poważniejszych uszkodzeń sprzętu.

Tadeusz Gowkielewicz

W SŁUPSKU DOMINUJĄ SZYBOWNICY

SEKCJA szybowcowa Aeroklubu Słupskiego posiada 59 czynnych członków. 17 z nich legitymuje się kategorią „B", 16 posiada III klasę wyszkolenia, 22 — II klasę, a 4 legitymuje się I klasą wyszkolenia. Pilotów z licencją mamy 26, złotą odznakę posiada 3 pilotów, 1 diament — pięciu pilotów, 2 diamenty — 3 pilotów, złotą odznakę z 3 diamentami — 2 pilotów.

Grupa treningowa liczyła w 1965 r. 22 czynnych pilotów. 10 pilotów tej grupy uczestniczyło w zawodach szybowcowych — 2 w Bydgoszczy a 8 w Mistrzostwach Pomorza Zachodniego w Słupsku. Ośmiu pilotów uczestniczyło w turnusach w szkołach szybowcowych.

W 1965 r. wylatano w Słupsku na szybowcach łącznie 557 godzin, w tym 140 godzin ze startu za wyciągarką. Nalot samolotowy na rzecz sekcji szybowcowej wyniósł 117 godzin. Pokonano 7 308 km, w tym 5 070 km po trasach zamkniętych. Łącznie z nalotem wykonanym poza klubem piloci słupscy wylatali w sezonie 1965 r. około 800 godzin i pokonali około 10 500 km. W klubie uzyskano w ciągu sezonu 54 954 punktów w memoriale Bitnera, co wobec niekorzystnych warunków atmosferycznych stanowi spore osiągnięcie.

Szkoleniem podstawowym objęto łącznie 18 osób. Wyszkolono do kategorii „B" 17 osób przy sumarycznym nalocie 77 godzin. 2 pilotów uzyskało III klasę wyszkolenia, 1 pilot — II klasę oraz 1 pilot — I klasę. Uzyskano 30 uprawnień wyszkoleniowych. Kazimierz Ziętek uzyskał w sezonie 3 diament. Dzięki pomocy Aeroklubu Szczecińskiego piloci słupscy uzyskali 3 uprawnienia do lotów nocnych i 3 uprawnienia do pełnej akrobacji.

W czerwcu 1965 r. wspólnie z Aeroklubem Szczecińskim zorganizowano w Słupsku Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza Zachodniego. W zawodach uczestniczyło łącznie 20 pilotów z Gdańska, Słupska i Szczecina.

Wyniki rocznej działalności sekcji 1965 r. — uwzględniając stosunkowo niekorzystne warunki atmosferyczne — uznać można za dobre. Słuszną zdaje się być polityka mająca na celu znaczniejsze podnoszenie kwalifikacji pilotów grupy treningowej. W jej rezultacie bowiem zdecydowanie poprawiły się wyniki sportowe sekcji, o czym świadczy znaczny skok w uzyskiwaniu punktów memoriałowych (przed 1964 sekcja uzyskiwała rocznie zaledwie około 10 000 punktów). Niestety w minionym sezonie sekcja nasza poniosła znaczne straty. W wyniku tragicznych wypadków dwóch naszych kolegów poniosło śmierć, a klub znaczne straty materialne.

W 1966 r. Aeroklub Słupski będzie obchodził 20-lecie swego istnienia. Pilotów, skoczków i działaczy naszego klubu szczerze niepokoi decyzja oddania terenów lotniska cywilnego pod zabudowę przemysłową, tym bardziej, że sprawy związane z uzyskaniem zastępczego terenu na lotnisko posuwają się bardzo mozolnie. Miejmy jednak nadzieję, że sprawy te zostaną ostatecznie pomyślnie rozwiązane i że prawie 100-osobowy zespół „ludzi powietrza" największego i prężnie rozwijającego się ośrodka miejskiego Pomorza Środkowego nie utraci możliwości uprawiania swych pięknych dyscyplin sportowych.

Henryk Wrembel



WOZY TRANSPORTOWE W SOUTH CERNEY

Panie Redaktorze!

W nr. 48 „SP" z 1965 r. w artykule J. Fryby „Wozy transportowe szybowcowych mistrzostw świata" dostrzegłem kilka nieścisłości. Oto one.

1. Zdjęcie z podpisem „Wóz szybowca „Libelle" (NRF) przedstawia wóz szybowca Ka-6.
2. Zdjęcie z podpisem „Wóz szybowca „Skylark-4" (Anglia) przedstawia wóz szybowca „Skylark-4" z Australii.
3. Na zdjęciu pokazującym wozy Nowej Zelandii pierwszy od lewej jest dla szybowca „Olympia-465", a nie „Olympia-460".
4. Wydaje mi się, że wóz na zdjęciu z podpisem „Wóz szybowca Ka-6 (Argentyna) przewoził szybowiec SHK-1. Wóz ten na lotnisku w South Cerney stał na ogół w sąsiedztwie podobnego, przewożącego szybowiec D-36.

Łączę pozdrowienia
Mgr inż. **STEFAN PĄGOWSKI — Warszawa**

KIEDY BĘDĄ ODZNAKI SPADOCHRONOWE?

Szanowny Panie Redaktorze!

Od dawna nosiłem się z zamiarem napisania na temat spadochronowych odznak sportowych. Czekałem cierpliwie, aż ktoś „z czynników" zwróci uwagę na leżącą odłogiem sprawę.

W tym przypadku należy brać przykład z szybowników, którzy skrupulatnie rejestrują każdą zdobytą odznakę. Zdobywca srebrnego czy złotego trofeum jest przekonany o tym, że zasłużył na noszenie w klapie mewek ze srebrnym czy złotym wieńcem, bowiem do odznaki został dołączony dokument FAI wydany przez APRL.

W światku spadochroniarzy sprawa wygląda inaczej. Przede wszystkim obecnie żadnych odznak spadochronowych nie ma. Aerokluby zdobywają je wprawdzie tylko im wiadomym sposobem, ale odznaki te nie są ani nigdzie rejestrowane, ani poparte żadnym dokumentem.

Jeżeli chcielibyśmy dowiedzieć się ile w Polsce mamy pilotów szybowcowych ze srebrną czy złotą odznaką szybowcową, wystarczyłoby zapytać w APRL-u, a ciekawość będzie zaspokojona. Odznaki są przecież miernikiem wyszkolenia i sprawności w danej dziedzinie sportów lotniczych. Dumni jesteśmy ze zdobytych złotych odznak szybowcowych z trzema diamentami, bo jest się czym poszczycić.

Nie wiemy natomiast ilu mamy skoczków spadochronowych ze srebrnymi czy złotymi odznakami. A może są w Polsce posiadacze diamentów spadochronowych? Sądze, że przyszedł najwyższy czas, aby sprawą odznak spadochronowych zajęły się odpowiednie władze.

Z lotniczym pozdrowieniem
JÓZEF GLANC — Częstochowa

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

WACŁAW MAKOWSKI

URODZIŁ się w r. 1897 w Rosji. Po ukończeniu szkoły realnej i uzyskaniu matury w r 1914 wstąpił na Politechnikę w Kijowie. W r. 1916 został powołany do wojska. Po ukończeniu szkoły oficerskiej w r 1917 pełnił służbę w piechocie, a następnie w wojskach inżynieryjnych. W r. 1918 przyjechał do Polski i rozpoczął służbę w lotnictwie. W maju 1919 r ukończył szkołę pilotów w Krakowie. W 1920 r rozpoczął studia na Politechnice we Lwowie (na Wydziale Wojskowym). Po uzyskaniu pół dyplomu, wyjechał jako stypendysta do Paryża w celu kontynuowania studiów na École Superieure d'Aeronautique. Po ukończeniu tej szkoły w 1924 r rozpoczął służbę jako oficer inspekcji technicznej, a z kolei pilot doświadczalny. Następnie został powołany na szefa kontroli technicznej, uzyskując nominację na majora. W okresie tej służby pełnił funkcje członka Zarządu i Komisji Sportowej Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, biorąc również sam udział, jako pilot, w lotach długodystansowych i konkursach na samolotach konstrukcji krajowej. Między innymi brał udział w Challenge'u Małej Ententy i dokonał przelotu na trasie Poznań — Barcelona na prototypie samolotu R-VIII.

W latach 1930—1939 pracował w lotnictwie cywilnym, na stanowisku dyrektora Polskich Linii Lotniczych LOT. Na stanowisku tym był promotorem tezy samodzielności i rentowności transportu lotniczego i dążąc po tej drodze starał się uzyskać właściwy sprzęt. Starania jego doprowadziły do zakupu w Ameryce najlepszych w tym czasie samolotów produkowanych w zakładach Douglas i Lockheed. W celu sprawdzenia wartości tego sprzętu i jednocześnie wykazania, że transoceaniczna komunikacja lotnicza jest rzeczą realną, zainicjował lot z Los Angeles do Warszawy, dookoła Ameryki Południowej, przez Dakar i Rzym.

W maju 1939 r został powołany do wojska na zastępcę dowódcy lotnictwa (w stopniu podpułkownika). W grudniu tegoż roku zajmuje się organizacją instruktorskiej szkoły pilotów w Upavon w Anglii. W 1940 r obejmuje dowództwo dywizjonu bombowego nr 300, w stopniu pułkownika. Za działalność swą otrzymuje dwa rozkazy pochwalne i order brytyjskiego imperium „CBE". W 1941 r obejmuje dowództwo stacji bombowej, w której skład wchodzą dywizjony nr 304 i nr 305; w 1942 r zostaje oficerem łącznikowym dowództwa bombowego, a w r. 1943 r — lotnictwa transportowego na froncie angielskim. W 1944 r zostaje powołany na dowódcę stacji lotnictwa transportowego, w skład której wchodzi 100 załóg polskich z czterdziestoma czterosilnikowymi samolotami typu „Halifax". Do obowiązków tej stacji należały loty transportowe (z pomocą w postaci lekarstw, odzieży, żywności) do różnych krajów.

Po rozformowaniu stacji w 1945 r został dowódcą obozu przysposobienia personelu lotniczego do życia cywilnego i prezesem samopomocy lotniczej.

W 1951 r został zaangażowany przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO) na stanowisko doradcy do spraw lotnictwa cywilnego, zwłaszcza transportowego i w tym charakterze przeprowadzał do 1965 r organizowanie transportu lotniczego w Iranie, Afganistanie, Nepalu, Tunisie, Maroku, Mauretanii oraz republikach Mali i Ghana. Po zakończeniu tej misji, mając rodzinę w Kanadzie, osiadł tam na stałe.

(T.U.)





SKALSKI PO WOJNIE

Pacjenci sali nr. 9 Szpitala Ortopedycznego w Poznaniu proszą o podanie w skrócie powojennej działalności znanego asa lotnictwa polskiego na Zachodzie w okresie II wojny światowej — Stanisława Skalskiego.

Stanisław Skalski, po pełnym chwały okresie walk w jednostkach lotnictwa polskiego w Anglii, wraca do kraju 8 czerwca 1946 r i zgłasza się do wojsk lotniczych, mając polski stopień majora i angielski podpułkownika.

Od lipca 1947 r do czerwca 1948 r pełni obowiązki Inspektora Techniki Pilotażu w Dowództwie Wojsk Lotniczych. Dnia 4 czerwca 1948 r, w wyniku fałszywych oskarżeń, zostaje aresztowany i spędza 8 lat w więzieniu. W dniu 11 kwietnia 1956 roku Najwyższy Sąd Wojskowy uchylił wyrok, umorzył postępowanie sądowe i 20 kwietnia zwolnił majora Stanisława Skalskiego z więzienia, w pełni go rehabilitując.

Pod koniec 1956 r St. Skalski zostaje powołany ponownie do Wojsk Lotniczych. W roku 1957 ukazuje się na półkach księgarskich jego książka, „Czarne krzyże nad Polską", której trzy kolejne wydania błyskawicznie rozkupione są przez czytelników. St. Skalski pisze ponadto w tym czasie wiele wspomnień i artykułów publicystycznych, jest też współautorem scenariusza filmu „Historia jednego myśliwca".

Dnia 12 października 1957 r otrzymuje nominację na stopień podpułkownika wojsk lotniczych. W Dniu Wojska Polskiego w 1965 roku Stanisław Skalski otrzymuje z rąk Marszałka Polski Mariana Spychalskiego awans na stopień pułkownika.

Pułkownik pilot Stanisław Skalski do chwili obecnej służy w wojskach lotniczych.

NAUKA, ZAWÓD, PRACA

Andrzej Pajor — Kuczki, pow. Poddębice, Stefan Deja — Kielce. Na życzenie podajemy adres jedynej w zasadzie średniej szkoły lotniczej w kraju: **Lotnicze Zakłady Naukowe — Wrocław — Psie Pole, ul. Kielcowska 43—53.**

Marek Czarnowski — Warszawa. W sprawie nauki w średniej szkole związanej z lotnictwem na terenie Warszawy należy zwracać się do **Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego — Warszawa, ul. Krucza 36.**

Eugeniusz Pietruczuk — Bielsk Podlaski, Władysław Błażejewski — Warszawa. W sprawie zdobycia zawodu w czasie odbywania zasadniczej służby wojskowej oraz ewentualnego zostania „na zawodowego" wszelkich informacji udzielają Komendy WKR lub WKW.

Tadeusz Trzaska — Gliwice, Ryszard Chabros — Witkowo, pow. Gniezno. W sprawach pracy w charakterze pilota w lotnictwie gospodarczym, sanitarnym lub komunikacyjnym należy zwracać się bezpośrednio pod adresem władz danej instytucji:

- **Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych APRL — Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4;**
- **Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego — Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4;**
- **Polskie Linie Lotnicze LOT Warszawa, ul. Grójecka 17.**

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Ryszard Hubisz — Niepołomice, Rynek 21, pow. Bochnia, woj. krakowskie odstąpi numery 12-52 z 1963 r. oraz całe roczniki 1964 i 1965 „Skrzydlatej Polski".



Andrzej Perpeczenko ● ATAK NA MARIANY, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1965 (Miniatury Morskie; epizody z drugiej wojny światowej na morzu), str. 64, cena 4 zł.

Mimo iż książeczka opublikowana została nakładem Wydawnictwa Morskiego i omawia historię jednej z dramatycznych i przełomowych walk drugiej wojny światowej na morzu, to jednak dotyczy w dużej mierze działań lotnictwa morskiego w prowadzonej przez Amerykanów wojnie na Dalekim Wschodzie.

„Atak na Mariany" to interesujący fragment roli jaką odegrało amerykańskie lotnictwo morskie w walce z flotą japońską. I tak na przykład, w pierwszej fazie bitwy o Morze Filipińskie z 373 samolotów jakie wystartowały dnia 19 czerwca 1944 roku z pokładów japońskich okrętów w czterech grupach uderzeniowych i zespołach zwiadowczych, aż 243 zostały zniszczone. Straty amerykańskie były małe i wynosiły łącznie 30 maszyn.

Autor, opierając się o dane źródłowe, w sposób dokumentalny przedstawił przebieg wielkiej bitwy i ogromną klęskę japońskiego wiceadmirała Ozawy. Plastyczne opisy ataków lotniczych, aczkolwiek bardzo skrótowe, podnoszą wartość tej kilkadziesiąt stron liczącej książeczki. Dzięki niej bliżej poznajemy wysiłek stron walczących i jego kulisy.

A oto fragmenty bitwy: Godzina 4.45. Z wyrzutni okrętów liniowych i krążowników straży przedniej zespołu japońskiego wystartowało 16 wodnosamolotów zwiadowczych. Kilka minut później operator radarowy na niszczycielu amerykańskim ujrzał na ekranie ciemne sylwetki samolotów. Wkrótce znalazło się w powietrzu 8 myśliwskich „Hellcatów". Godzina 6.30: startuje 6 samolotów amerykańskich. Godzina 7.06: amerykańskie lotniskowce 58 zespołu zaczęły się obracać pod wiatr. Wystartowała druga fala samolotów zwiadowczych i myśliwskich. Godzina 7.20: amerykańskie samoloty atakują lotnisko na wyspie Guam. Godzina 7.30: pilot japońskiego wodnosamolotu zauważył nikłe sylwetki



okrętów amerykańskich. Godzina 8.24: wzlatują nowe samoloty z lotniskowców, uzyskano nowy kontakt radarowy z samolotami japońskimi. Godzina 10: startuje trzecia japońska grupa uderzeniowa — 15 samolotów myśliwskich, 25 bombowych i 7 torpedowych. I tak dalej.

Tym, którzy interesują się kulisami lotniczymi minionej wojny, polecamy przeczytanie tej ciekawej książeczki.

Ładna okładka (barwna) Adama Werki.

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

ANDRZEJ SOSIN — GRODKÓW, WOJ. OPOLSKIE. Kandydat na skoczka musi mieć dobrą budowę układu ruchowego kończyn dolnych, dobrą budowę ciała, sprawny narząd równowagi, normalny układ nerwowy oraz sprawny układ krążenia i oddychania. Kończyny dolne narażone są na urazy podczas lądowania. Stopy jako aparat nośno-podporowy ze swoimi łukami czynnościowymi dają im sprężystość, która amortyzuje wstrząsy, jakie działają przy chodzeniu, bieganiu i skokach. Uprawianie sportu i ćwiczeń gimnastycznych może wpłynąć korzystnie na stan zdrowotny organizmu, a tym samym i kończyn.

PAWEŁ ANTONIUK — WANDALIN, POW. BIELSKO. Przy Waszym schorzeniu — uszkodzenie błony bębenkowej — należy zwrócić się do lekarza specjalisty laryngologa, który oceni i określi właściwe rozpoznanie. Komisja lotniczo-lekarska nie kwalifikuje do szkolenia lotniczego tych osób, u których służba w powietrzu może przyczynić się do pogorszenia schorzenia.

STANISŁAW JENDRYSIK — RYDUŁTOWY, POW. RYBNIK. Warunki techniczne używanego obecnie sprzętu lotniczego wymagają od organizmu lotnika znacznej odporności na działanie czynników wysokościowych. W związku z tym przystosowanie organizmu lotnika do warunków panujących na dużych wysokościach oraz badanie jego indywidualnej odporności jest rzeczą konieczną i nieodzowną. Możliwość adaptacji i badania indywidualnej odporności organizmu lotnika na czynniki związane z wysokością stwarzają badania przeprowadzone w komorze niskich ciśnień (barokomorze), w której można otrzymać warunki podobne do faktycznych warunków w czasie lotu. Pierwszym konstruktorem komory niskich ciśnień był Paul Bert. Jeżeli wraz ze zmianą ciśnienia zmienia się odpowiednio temperatura, wówczas otrzymujemy komorę niskich ciśnień i temperatur (termobarokomora). W celu skontrolowania stopnia odporności ustroju pilota na wpływ niedoboru tlenowego na wysokości, przeprowadza się w komorze niskich ciśnień badania według specjalnego schematu. Badania tego rodzaju oraz trening wysokościowy w komorze niskich ciśnień powodują powstawanie odczynów przystosowawczych ustroju do zmienionych warunków wysokościowych.

ZENON MIKLOWICZ — PRUDNIK. W ramach krótkiej odpowiedzi nie można omówić złożonych zjawisk działania promieni jonizujących na ustrój. Objawy choroby popromiennej zależą od indywidualnych właściwości danej osoby. Ponieważ najbardziej wrażliwymi narządami na napromieniowanie jest układ krwionośny i przewód pokarmowy, pierwsze objawy polegają na wystąpieniu dolegliwości dotyczących tych właśnie narządów. Już w kilka godzin po napromieniowaniu występuje złe samopoczucie, pragnienie, nudności, wymioty, zawroty i bóle głowy. Dolegliwości te ustępują szybko i pojawiają się ponownie po upływie kilku dni (do kilku tygodni). Jest rzeczą bardzo interesującą, że charakterystyczną cechą działania biologicznego promieni jonizujących jest wystąpienie okresu utajenia o zmiennym czasie trwania. Okres bezobjawowy może trwać tygodnie, miesiące, a nawet lata. Choroba popromienna w pełni rozwinięta charakteryzuje się wymienionymi powyżej dolegliwościami oraz gorączką, zaburzeniami przewodu pokarmowego i uogólnioną aplazją narządu krwiotwórczego. Na czoło objawów klinicznych może wysuwać się bądź niedokrwistość (a właściwie pancytopoenia), bądź skaza krwotoczna. W innych przypadkach dominują objawy zakażenia bakteryjnego, najczęściej uogólnionego (posocznica).

PIOTR AMBROZIEWICZ — WARSZAWA. Niestety, znajomi mają rację. Latanie na samolotach nowoczesnych wymaga bardzo dobrego wzroku. Okulary do dali OL — 1,5 OP — 2 dyskwalifikują kandydata do szkolenia lotniczego. Odnośnie „gap" noszonych przez oficerów w okularach informuję, że kryteria orzecznicze dla kandydatów są ostrzejsze.

ANDRZEJ WOJEWÓDZKI — WARSZAWA. Spożywanie dużej ilości cukru ustrojowi na ogół nie szkodzi. Kliniczne obserwacje stomatologów wykazują szybszą zachorowalność na próchnicę u tych młodych ludzi, którzy spożywają dużo słodyczy. Sporty winny być wszechstronnie rozwijające, zarówno koordynację jak siłę i precyzję ruchów.

TADEUSZ KOWALEWSKI PUŁANKOWICE. Tak nieznaczny ubytek ostatniego członu palca wskazującego nie stanowi przeszkód do lotów. Oceny plam na zębach musi dokonać lekarz stomatolog. Zmiany zabarwienia same w sobie nie są przyczyną dyskwalifikacji. Czy jednak pod zmienioną barwą nie ukrywa się schorzenie tkanek zęba — może ocenić tylko specjalista.

DR. HENRYK KLIMEK

KSIĄŻKI DLA TWOJEJ BIBLIOTEKI

● Siemion Kuzniecow — ZIELONA RAKIETA, Wydawnictwo MON, Biblioteczka „Żółtego Tygrysa", Warszawa 1965, str. 82, cena 5 zł.

Opowiadania pilota radzieckiego, który brał udział w walkach przeciwko hitlerowskiej Luftwaffe. Przeżył on największą dla lotnika tragedię — stracił wzrok. Uratował jednak życie. W roku 1963 Siemion Kuźniecow odwiedził Polskę i Warszawę, gdzie spotkał się z lotnikami i opowiadał swoje przeżycia.

● Władimir Michajłow — PIĘCIU NA DEIMOSIE, Wydawnictwo „Iskry", Warszawa 1965, str. 203, cena 12 zł. Przełożyła z rosyjskiego Zofia Dudzińska.

Książka zainteresuje wszystkich miłośników opowiadań i powieści fantastyczno-naukowych. Do takich właśnie należy powieść Michajłowa.

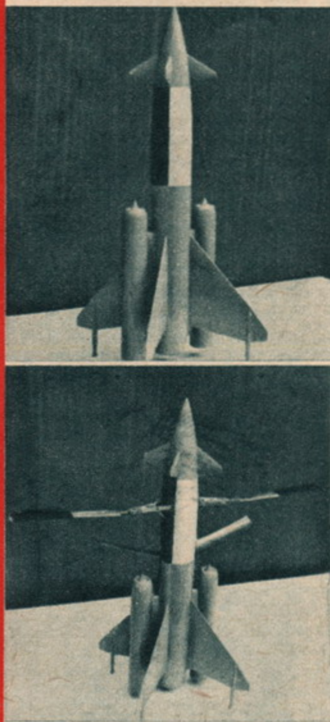
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

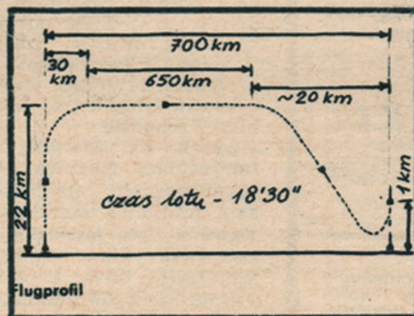
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23 tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 546 M-82

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



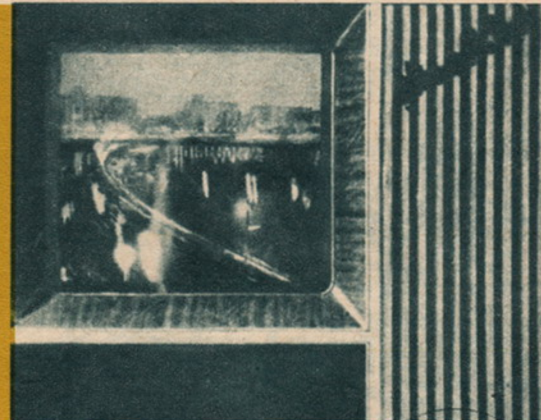
RAKIETA POCZTOWA

Zakłady francuskie Matra i włoskie Breda pracują wspólnie nad bezzałogową rakietą pocztową „Iris". Ma ona startować pionowo za pomocą rakiet (zdjęcie gorne), a następnie rozpoczną pracę 2 silniki strumieniowe (gdy prędkość lotu osiągnie M =2). Tuż przed celem urządzenia kierujące włączą hamulce aerodynamiczne i rakieta wyląduje dzięki autorotacji rozłożonych łopat wirnika (zdjęcie dolne). „Iris" ma przenosić na odległość 700 km w czasie 18,5 — 20 min. ładunek użyteczny 30 kG. Ciężar rakiety przy starcie — 1 100 kG, w locie — 500 kG. Wirnik 2-łopatowy. Poniżej — profil lotu pocztowego rakiety „Iris".



FOTOWIZOR

Inżynierowie radzieccy M. Berszader i S. Miński skonstruowali urządzenie automatyczne nazwane fotowizorem, służące jako obrazowy i dźwiękowy informator np. dla poczekalni dworcow lotniczych. Automat daje jednocześnie do 12 informacji ilustrując je zdjęciami, wykresami itp. Może działać bez względu na porę dnia. Niebawem takie fotowizory pojawią się we wszystkich miejskich biurach „Aerofłotu".

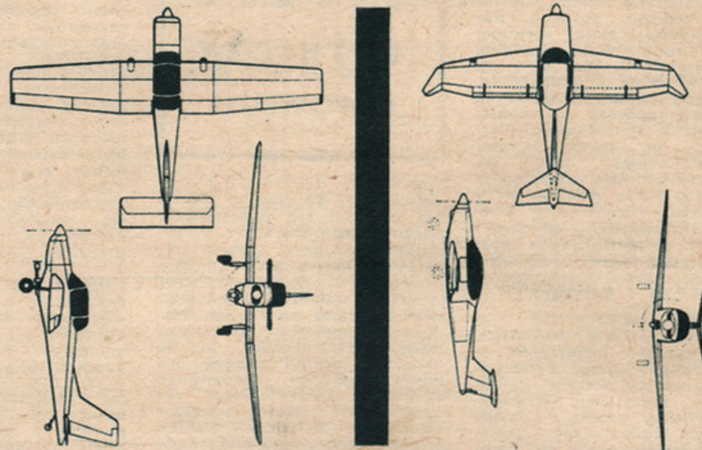


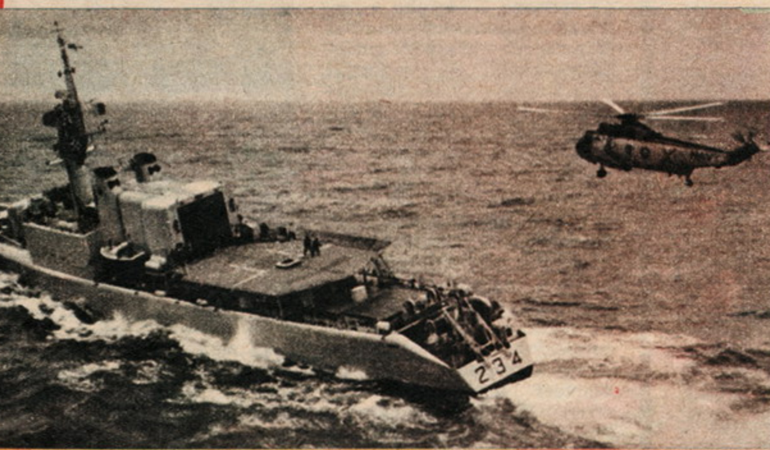
IA-53 ● ARGENTYNA

Samolot rolniczy zbudowany w ośrodku DINFIA w Cordoba. Całkowicie metalowy. Silnik Continental O-470E o mocy 225 KM. Śmigło przestawialne. Załoga — 1 osoba (jest możliwość zabrania pasażera). Zbiornik chemikalii — ok. 500 l. Rozpiętość — 8,2 m, długość — 11,6 m, pow. nośna — 21,52 m². Ciężar własny — 844 kG, całkowity (max.) — 1 525 kG. Prędkość max. — 215 km/h, wznoszenie — 7,5 m/sek. Długość startu na przeszkodę 15 m — 350 m. Czas trwania lotu — 4,5 h.

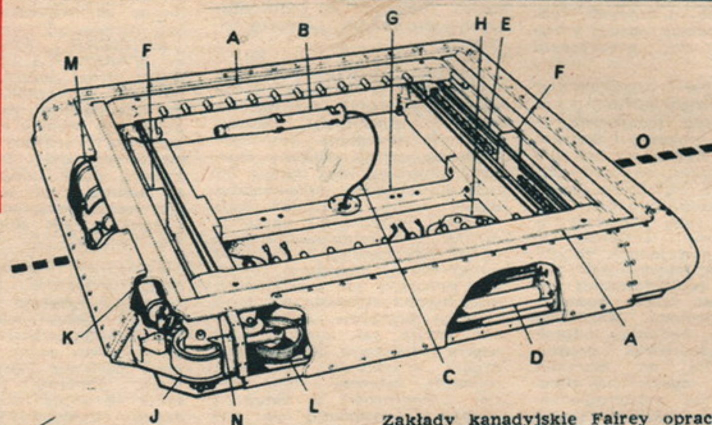
PL-13 ● AUSTRALIA

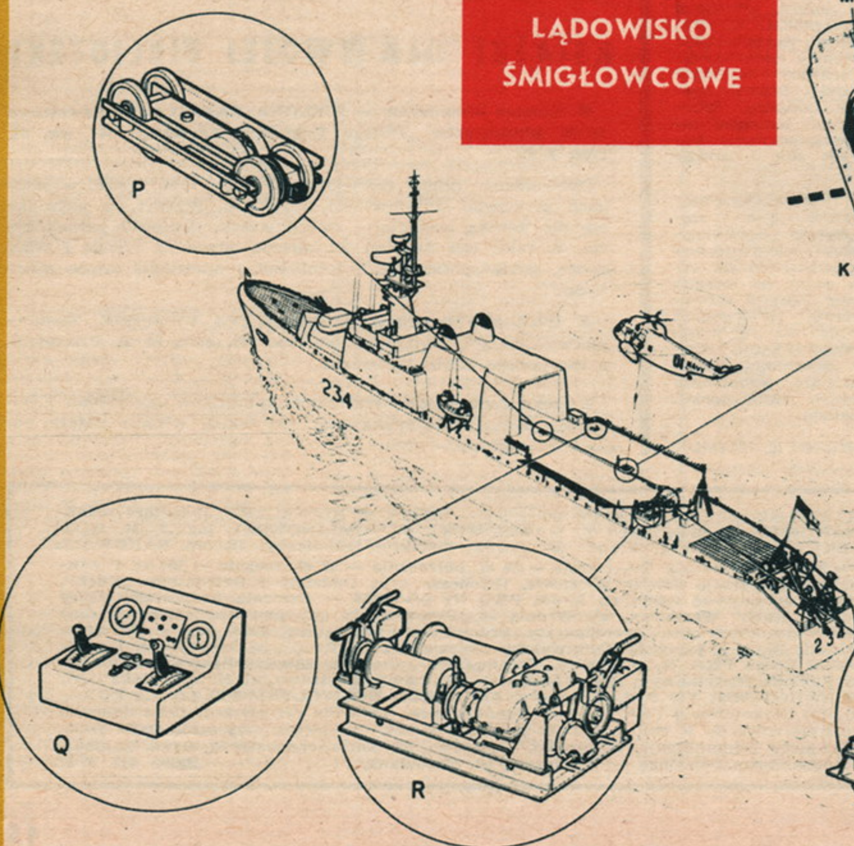
Zakłady „Transavia" opracowały 4-miejscowy, metalowy samolot turystyczny z silnikiem Continental IO-520 o mocy 285 KM. Rozpiętość — 7,59 m, długość — 9,75 m. Ciężar całkowity — 1 235 kG, ciężar użyteczny — 517 kG. Prędkość max. — 385 km/h, prędkość przelotowa — 355 km/h, prędkość min. — 100 km/h, wznoszenie — 5,5 m/sek, zasięg — 1 600 km. Klapy Fowlera. Wciągane podwozie 3-kołowe. Jest to rozwinięcie prototypu zakładów „Victa" z 1960 r.





PŁYWAJĄCE LĄDOWISKO ŚMIGŁOWCOWE





Zakłady kanadyjskie Fairey opracowały nowy rodzaj lądowiska śmigłowcowego dla statków, które może być użytkowane przy prędkościach wiatru dochodzących do 80 km/h oraz przy przechyłach bocznych statków — do 30° i podłużnych — do 8°. Dopuszczalne są ruchy pionowe pokładu z prędkością do 6 m/sek. Próby przeprowadzone w warunkach sztormowych ze śmigłowcami Sikorsky CHSS-2 (na zdjęciu) wykazały pełną przydatność urządzenia.

Na rysunku — konstrukcja lądowiska: A — uchwyty, B — zaczep linki ściągającej śmigłowiec, C — linka, D — cylinder roboczy otwierający i zwierający uchwyty A, E — linka łącząca części A i D, F — odbój, G — suwnica podłużna (w szczelinie pokładu), H — boczne rolki prowadzące, J — bęben hamulcowy, K — cylinder hamulca, L — bęben z linką, M — zbiornik sprężonego powietrza, N — główna rama nośna, O — oś pokładu statku, P — wózek linkowy, Q — pulpit sterowniczy, R — zdwojona ściągarka linowa, S — napęd ściągarki.

Urządzenie umożliwia bezpieczne lądowanie śmigłowców z podwoziem 3-punktowym, o ciężarze do 10 000 kG. Lądujący śmigłowiec nadlatuje nad statek i opuszcza linkę pomocniczą, którą chwyta marynarz za pomocą szczypiec (umasionych dla odprowadzenia ładunków elektrostatycznych). Jednocześnie mocuje on linkę ściągającą również opuszczoną ze śmigłowca. Następnie ściągarka ściąga śmigłowiec na pokład, gdzie jest kotwiczony uchwytami, a potem po złożeniu łopat wirnika wędruje do hangaru.

POLSKIE LINIE LOTNICZE LOT



NR 2 ● LUTY 1966 R.



Jeden z dwóch nowych samolotów turbośmigłowych IŁ-18, które otrzymał LOT na podstawie umowy handlowej „Motoimportu" z radziecką centralą „Aviaexport".

ROK TYSIĄCLECIA

W tym roku państwo polskie obchodzi wielką rocznicę — Tysiąclecie swego istnienia. Związane z nią obchody trwają już kilka lat, m. in. pomnikiem polskiego Millenium stało się „Tysiąc Szkół", wznoszonych w całym kraju.

Bogaty program uroczystości rocznicowych stał się silnym magnesem dla wielu zagranicznych turystów, nie tylko spośród polskiej emigracji. Liczne biura podróży organizują więc specjalne wycieczki lotnicze do naszego kraju. Według pierwszych zapowiedzi, z samych tylko Stanów Zjednoczonych Am. Płn. i Kanady przybędzie do Polski z okazji Millenium ponad trzy tysiące osób. Podobnie z krajów Ameryki Południowej, między innymi z Rio de Janeiro przylecą specjalnymi samolotami do Warszawy pierwsze zorganizowane grupy turystów.

Wielu naszych rocznicowych gości przesiadać się będzie w zagranicznych portach lotniczych na pokłady samolotów Polskich Linii Lotniczych LOT. Dla wielu związane to będzie z pewnym wzruszeniem — srebrna maszyna, oznaczona biało-czerwonymi barwami i znakiem lecącego żurawia, stanie się pierwszym spotkaniem z Polską, z dalekim, długo niewidzianym krajem przodków lub własnej młodości.

Również i my — pracownicy PLL LOT — ze szczególnym wzruszeniem witać będziemy naszych gości, którzy z okazji Tysiąclecia zechcą odwiedzić Polskę. Postaramy się, aby wywieźli stąd jak najmilsze wspomnienia, aby podróż naszymi samolotami była dla nich jak najprzyjemniejsza i jak najwygodniejsza. Nie wątpimy, że wielu z nich zechce skorzystać z krajowych połączeń LOTu. Dzięki licznym i dogodnym rejsom będą oni mogli szybko i bez kłopotów odwiedzić Kraków, Poznań, Szczecin, Wrocław, Koszalin, Gdańsk i Rzeszów, poznać najciekawsze zabytki i współczesne życie naszego kraju. Serdecznie zapraszamy na Millenium. Do zobaczenia na pokładach samolotów Polskich Linii Lotniczych LOT.



Grupa radzieckich specjalistów lotniczych w Dyrekcji PLL LOT. Pierwszy od lewej — reprezentant „Aerofłotu" na Polskę Nikołaj S. Czernyszew, pierwszy od prawej — dyrektor PLL LOT inż. Jan Zwierzyński.



Spotkanie stało się okazją do miłej, przyjacielskiej pogawędki. W środku — zastępca dyrektora PLL LOT do spraw technicznych inż. Włodzimierz Wilanowski.

NASI MILI GOŚCIE

DYREKTOR Polskich Linii Lotniczych LOT, inż. Jan Zwierzyński, podejmował ostatnio tradycyjną lampką wina grupę radzieckich specjalistów lotniczych. Przebywają oni w Polsce na podstawie umowy handlowej pomiędzy Centralą Handlu Zagranicznego „Motoimport" i radziecką CHZ „Aviaexport" i pomagają fachowcom PLL LOT we wprowadzeniu do eksploatacji nowych, zakupionych ostatnio samolotów turbośmigłowych IŁ-18. Przy okazji warto podkreślić, że dwie tego typu maszyny otrzymaliśmy w końcu ubiegłego roku. Każda z nich zabiera stu pasażerów.

Radzieccy specjaliści lotniczy współpracować również będą z PLL LOT przy wprowadzaniu do eksploatacji nowych samolotów turbośmigłowych typu AN-24.

MILIONERZY POWIETRZNI LOT-u

Dyrektor PLL LOT inż. Jan Zwierzyński składa nowym milionerom powietrznym serdeczne gratulacje. Na zdjęciu pierwszy od lewej wiceminister komunikacji Stanisław Mroczek, w środku inż. Jan Zwierzyński, drugi od prawej — z-ca dyrektora PLL LOT do spraw eksploatacji Kazimierz Wierzbicki, pierwszy od prawej — czterokrotny milioner, mechanik pokładowy Stanisław Strzyżewski.



STAŁO się już miłym, tradycyjnym zwyczajem, że dwukrotnie — z okazji Nowego Roku i Święta Pracy, odbywa się w Dyrekcji Polskich Linii Lotniczych LOT uroczystość wręczenia personelowi latającemu odznak za przebyte w powietrzu miliony kilometrów.

Tym razem w gabinecie dyrektora PLL LOT — inż. Jana Zwierzyńskiego, zebrało się pięciu kapitanów pilotów, pięciu mechaników pokładowych, dwóch radiooperatorów, dwie stewardessy i jeden steward. Na uroczystość przybyli także — wiceminister komunikacji Stanisław Mroczek, sekretarz KD PZPR Ochota Stefan Nowak, przedstawiciele organizacji politycznych i społecznych oraz dziennikarze.

Po krótkich przemówieniach, wiceminister Stanisław Mroczek dokonał dekoracji naszych nowych milionerów powietrznych pamiątkowymi odznakami.

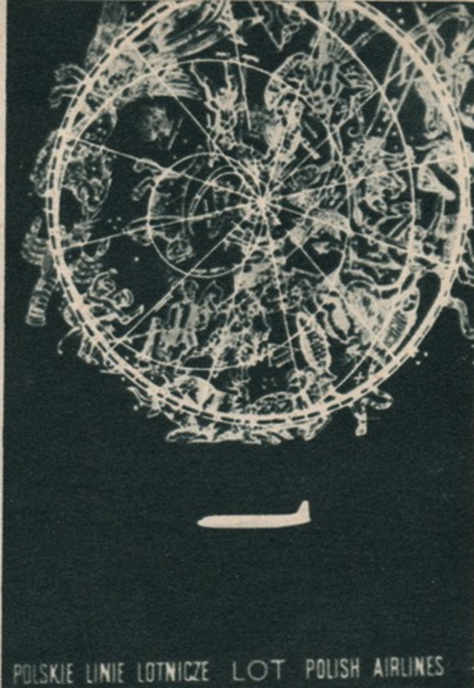
DALSZY CIĄG NA STR. II i III

KONKURSOWE PLAKATY



Zakupiony przez PLL LOT plakat Jerzego Zbijewskiego





U góry od lewej plakat Marcina Stajewskiego, I nagroda. Obok autor.

Zakupiony przez LOT plakat ze znakami Zodiaku — Karola Syta

OSTATNIO odbyło się rozstrzygnięcie konkursu otwartego na plakat informacyjno-reklamowy, którego zadaniem ma być propagowanie usług Polskich Linii Lotniczych LOT w kraju i za granicą. Konkurs ten ogłoszony został przez PLL LOT oraz Wydawnictwo Artystyczno-Graficzne i przyniósł w efekcie bogate plony. Ogółem zgłoszono 201 prac, wykonanych przez autorów z całej Polski.

Jury Konkursu postanowiło ostatecznie przyznać następujące nagrody: I — w wysokości 10 tys. złotych Marcinowi Stajewskiemu z Warszawy, II — 7 tys. zł. Ryszardowi Kubie Grzybowskiemu z Łodzi, dwie III — po 5 tys. zł: Marii i Ryszardowi Gachowskim z Wrocławia oraz Tomaszowi Rumińskiemu z Warszawy, dwie IV — po 3 tys. zł: Bożenie Rogowskiej z Krakowa i Jerzemu Kępkiewiczowi z Warszawy. Wyróżnienia honorowe otrzymali: Jacek Neugebauer i Marcin Stajewski, obaj z Warszawy.

Trzeba tu przede wszystkim podkreślić niezmiernie wysoki poziom artystyczny nadesłanych prac. Drugim równie pozytywnym momentem jest to, że w Konkursie wzięło udział wielu plastyków także spoza Warszawy. Dowód to, że zdolnych plakacistów mamy nie tylko w stolicy i że tematyka lotnicza jest bardzo atrakcyjna dla plastyków. Z drugiej strony, plony Konkursu potwierdziły fakt dalszego u nas braku dobrego plakatu reklamowo-handlowego. Jakkolwiek w założeniu i w warunkach Konkursu postawiony był bowiem cel tej imprezy: uzyskanie plakatu informacyjno-reklamowego, to jednak pod tym względem ani Konkurs ani autorzy zadania swego nie spełnili.

Wysoki poziom artystyczny nadesłanych prac jest — jak to już podkreśliłem — pozytywnym zjawiskiem, jest dowodem twórczego zaangażowania naszych konkursowych autorów w tematykę LOTu. Naszemu przedsiębiorstwu potrzebne są jednak plakaty nie tylko na wysokim poziomie artystycznym, ale przede wszystkim takie, które by w sposób bezpośredni, wyraźny, zachęcający i jednoznaczny reklamowały towar, który oferujemy, a towarem tym są nasze usługi w przewozie towarów i pasażerów.

I jeszcze jedna uwaga. Oto większość zgłoszonych na Konkurs projektów ma niejako uniwersalny charakter Wystarczy bowiem zmienić znak LOTowskiego żurawia na inny, zmienić napis i plakat może w równym stopniu służyć innemu towarzystwu lotniczemu. A przecież idzie również o to, aby plakat reklamowy w miarę możności prezentował i to, że LOT to Polskie Linie Lotnicze. Przyznać tu trzeba dla sprawiedliwości, że wśród nade-





4 000 000 km
STANISŁAW STRZYŻEWSKI
mechanik pokładowy



3 000 000 km
JÓZEF BOMIANOWSKI
kapitan pilot



3 000 000 km
ZBIGNIEW PŁOŃSKI
kapitan pilot



3 000 000 km
HENRYK BOGDANOW
mechanik pokładowy



2 000 000 km
ZYGMUNT PAWLACZYK
kapitan pilot



2 000 000 km
MIECZYSŁAW WYSZKOWSKI
kapitan pilot



2 000 000 km
MARIAN PRZEBIERAŁO
mechanik pokładowy



2 000 000 km
LUCJAN ROMANOWSKI
mechanik pokładowy



2 000 000 km
STEFAN WĄSIEWICZ
radiooperator pokładowy



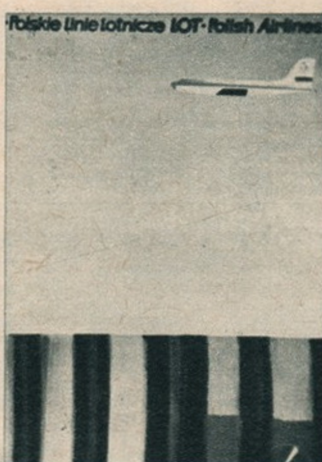
Zestaw kilku konkursowych plakatów. Szkoda tylko, że nie możemy pokazać ich w kolorze. W czarno-białej fotografii i w druku niewątpliwie tracą na wyglądzie.

słanych projektów znaleźliśmy kilka, które uwzględniały powyższą okoliczność. Oby te próby zwiastowały poprawę i w tej dziedzinie.

Tak więc ostatni Konkurs LOTu i WAGu udowodnił raz jeszcze jak trudną rzeczą jest opracowanie dobrego plakatu handlowego, któryby łączył w sobie wysoki poziom artystyczny z walorami reklamowymi.

Konkurs został rozstrzygnięty, wyniki ogłoszone. Przedstawiciele Dyrekcji PLL LOT postanowili zakupić do druku i rozpowszechnienia trzy nie nagrodzone projekty, które posiadają charakter reklamowy i w pewnym stopniu zaspokajają potrzeby LOTu w tej dziedzinie. Są to: plakat „z psem" Jerzego Zbijewskiego, „ze stewardessą" Janusza Grabiańskiego i „ze znakami Zodiaku" Karola Syta. Wszyscy z Warszawy.

woy



III nagroda — plakat Tomasza Rumińskiego.



IV nagroda — autor Jerzy Kępkiewicz.



Studenci z Francji po wylądowaniu na lotnisku Warszawa-Okęcie. Zwiedzą oni stolicę i Kraków, a następnie wypoczną w Zakopanem, korzystając z doskonałych terenów narciarskich.

SKRZYDLACI TURYŚCI W ZAKOPANEM

BIURO podróży „Airtour", specjalizujące się w organizacji wycieczek lotniczych, można spotkać w licznych krajach Europy zachodniej: Francji, Belgii, NRF, Holandii itp.

Na święta Bożego Narodzenia i Nowego Roku belgijski „Airtour", współpracując z Polskimi Liniami Lotniczymi „LOT", zorganizował 32-osobową wycieczkę lotniczą z Belgii do Polski. W czasie 13-dniowego pobytu w kraju goście zwiedzili Warszawę i Kraków oraz spędzili 10 dni w Zakopanem, uprawiając sporty zimowe i wypoczywając. Na trasie Bruksela — Warszawa — Bruksela turyści podróżowali drogą powietrzną.

Podobne wycieczki organizowane były ze Szwecji oraz Francji. Cudzoziemcy zadowoleni byli z pobytu w Polsce i podróży polskimi samolotami. Korzystali oni ze znacznych zniżek lotniczych.



3 000 000 km
WACŁAW DOMAŃSKI
mechanik pokładowy



3 000 000 km
STANISŁAW HAWRO
nawig. i radioop. pokł.



2 000 000 km
CZESŁAW BIESZCZAD
kapitan pilot



1 000 000 km
ANNA BRZESKA
stewardessa



1 000 000 km
WIESŁAWA SUJKOWSKA
stewardessa



1 000 000 km
JANUSZ SZYMCZAK
steward



Grupa turystów Biura Podróży „Airtour" wraca po pobycie w Polsce do Brukseli. Wszyscy są opaleni i wypoczęci, zachwyceni Warszawą, Krakowem i zimową stolicą Polski — Zakopanem.

NOTATNIK LOTU

Już w marcu turyści polscy udadzą się samolotem LOTu do Bukaresztu. W programie wypoczynek w słynnym uzdrowisku Poiana Brašow. Dla amatorów znakomite warunki narciarskie. Powrót również (po 14 dniach) samolotem. Koszt 4 900 zł.

*

Pierwsze wycieczki lotnicze do Jugosławii rozpoczną się w drugiej połowie maja i trwać będą do końca października.

Oto na przykład: zaledwie dwugodzinna podróż samolotem LOTu do Zagrzebia, a potem już autokarami do kąpieliska Lovran koło Opatiji nad Adriatykiem. W programie zwiedzanie słynnych grot w Postojnej.

Również samolotem LOTu odbędzie się turystyczna wycieczka do Sušak w Zatoce Rijeckiej. Przesiadka do autokarów odbędzie się w Lublanie lub Zagrzebiu.

Nieco dalsze, lecz równie atrakcyjne, są wycieczki lotnicze do Dubrownika — pobyt w Hercegnovi i Kastel Stafilić oraz do Titogradu w Czarnogórze z pobytem w malowniczym uzdrowisku morskim Sutomore.

Życzymy przyjemnej podróży na pokładach samolotów PLL LOT.

ZIMA W PEŁNI

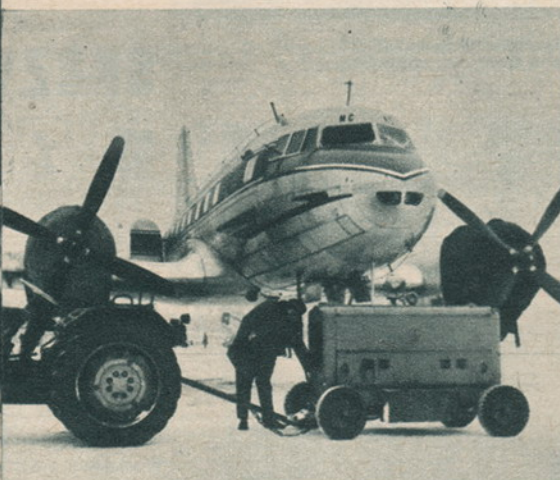
Śnieg, mróz, zima w pełni. Lotnisko Okęcie pracuje jednak niemal bez przerwy. Zdarzające się opóźnienia w odlocie i przylocie niektórych samolotów spowodowane są wyłącznie przez zaburzenia atmosferyczne, zwłaszcza na trasach przelotów. Mimo trudnych zimowych warunków, służba naziemna LOTu pracuje z całym poświęceniem, aby wszystkie maszyny były w terminie przygotowane do kolejnych rejsów krajowych i zagranicznych. Duża tu zasługa naszych inżynierów, majstrów i pracowników technicznych, którzy dokonują przeglądów maszyn, a także zasługa służby startowej. Warto o nich pamiętać, zwłaszcza gdy dokucza śnieg i luty mróz gryzie w uszy.



Uwaga, gołoledź! Zwykły ciągnik nie da tu sobie rady. Dopiero ciężki samochód transportowy może wyciągnąć IŁa-18 na płytę dworcową.

Przegląd techniczny samolotu. Przy silniku IŁa mechanik Lewandowski.





Zima przysparza sporo kłopotów służbie lotniska. Mimo trudnych warunków — mrozu i śniegu — samolot musi być na czas gotów do drogi.

NA NARTY DO POLSKI

STARANIEM Brytyjskich Linii Lotniczych BEA, PLL LOT i PBP Orbis ukazał się w Anglii prospekt, reklamujący wycieczki zimowe do Polski. Poza częścią opisową na temat Tatr i Zakopanego, składanka zawiera bogaty zestaw niezmiernie ciekawie zredagowanych informacji turystycznych. Tak więc podane tu są nie tylko dokładne programy i ceny wycieczek, ale także liczne dane na temat terenów narciarskich w Zakopanem.

Podróż na narty do Polski odbywa się w jedną stronę samolotem LOTu, a z powrotem samolotem BEA. Po dwudniowym pobycie w Warszawie angielscy turyści udają się wagonami sypialnymi do Zakopanego na 13-dniowe wczasy narciarskie. Warto tu dodać, że zaplanowano ogółem osiem rejsów wycieczkowych. Z tego dwa najbliższe odbędą się 13 i 27 lutego oraz 13 i 27 marca.

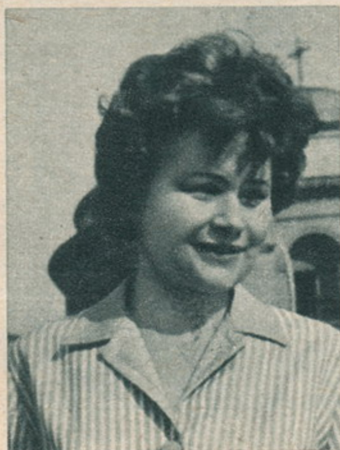
Również i indywidualni turyści brytyjscy korzystać mogą z tego rodzaju narciarskich wycieczek i to w dowolnie wybranych terminach. Możliwości jest dużo, zwłaszcza, że sezon zimowy w Tatrach trwa aż do połowy kwietnia.

Warto podkreślić, że wycieczki na narty do Polski propagowane są nie tylko w Londynie ale również w Belfast, Edynburgu, Glasgow, Birmingham i Manchesterze.



Ciekawie zredagowany prospekt LOTu, BEA i Orbisu





„WYLĄDOWAŁ samolot Polskich Linii Lotniczych LOT z Londynu i Amsterdamu" — rozległo się przez dworcowe głośniki. Wielki, srebrzysty IŁ-18 powoli podkołował na płytę. Grupa oczekujących podeszła do trapu. Po chwili ukazała się pani Ewelina Grzybowska. Była zaskoczona serdecznością powitania, pocałunkami, kwiatami.

— W życiu ich tyle nie dostałam — śmieje się przez łzy wzruszenia — nigdy, nigdy nie zapomnę tej chwili.

A potem już przy kawie opowiedziała nam pani Ewelina Grzybowska z Chicago jak to się stało, że w konkursie „Zgaduj Zgadula", prowadzonym w Stanach Zjednoczonych przez Wacława Przybylskiego i Andrzeja Rokitę z Polskiego Radia — zajęła pierwsze miejsce i zdobyła cenną nagrodę: podróż na miesięczny pobyt w Polsce.

— Bardzo tam tęsknimy za krajem — mówi pani Ewelina — gdy więc do Chicago przyjechał zespół polskiej „Zgaduj-Zgaduli" poszliśmy tam całą czwórką. Mamy bowiem dwóch synków — ośmioletniego Jędrka i dwunastoletniego Wojtka. W programie wydrukowanych było 5 pytań. Trójka moich chłopców (mam tu również na myśli męża) zachęciła mnie, abym spróbowała szczęścia. Wypełniłam kupon i wrzuciłam do skrzynki. Wylosowano następnie trzy prawidłowe odpowiedzi. Usłyszałam swoje nazwisko. Wywołano mnie na estradę i musiałam jeszcze odpowiadać na dodatkowych pięć pytań. I tak potem przeszłam do półfinałów i wreszcie z jeszcze dwoma paniami zaproszono mnie do Nowego Jorku na imprezę finałową. Pokonałam tremę i konkurs wygrałam. Byłam bardzo szczęśliwa. W dodatku otrzymałam w poszczególnych eliminacjach masę prezentów, z których najbardziej cieszyły mnie polskie wyroby ludowe. Przygotowałam się do podróży. Samolotem TWA poleciałam najpierw do Nowego Jorku, potem do Londynu i tu ogromna radość — na lotnisku zobaczyłam polski samolot. Wpatrywałam się jak urzeczona w napisy i znajomy znak żurawia. Zaraz potem usłyszałam „dzień dobry" — miła stewardessa uśmiechała się do mnie przyjaźnie. Poczułam się nagle jak w domu rodzinnym, zwłaszcza, że i jedzenie było smaczne, estetyczne i uprzejmie podane. Byłam taka szczęśliwa, wypatrywałam polskiej ziemi, ale wszystko na nic — IŁ-18 leciał bardzo wysoko. A potem to powitanie na warszawskim lotnisku.

— Jakie ma pani plany, czy wybiera się pani na wycieczkę po kraju?

— Tak. Oto wraz z główną nagrodą otrzymałam także bezpłatny bilet na krajową trasę LOT-u. Postanowiłam lecieć do Szczecina, a potem pojechać do Międzyzdrojów bo byłam tam kiedyś na obozie studenckim. Może pan nie wierzyć, ale cieszę się, że polecę małą maszyną, nazywa się Li-2. Obejrzę sobie Polskę z lotu ptaka, bo te większe maszyny to lecą zbyt wysoko i nic się nie widzi. A potem wybiorę się jeszcze w dalszą podróż po kraju. Tu zresztą wszystko lepsze, smaczniejsze owoce, nawet kwiaty pachną. Gromadzę wrażenia i przeżycia, w domu będę musiała złożyć dokładne sprawozdanie mężowi i chłopakom.

Prawdę mówiąc to już trochę do nich tęsknię, ale wiem, że trudno będzie mi stąd wyjeżdżać. Przy okazji chciałabym podziękować LOT-owi za miłą i wygodną podróż z Londynu do Warszawy, za tyle wzruszeń, jakie mi dał widok polskiego samolotu. Mam tylko jedno wielkie pragnienie — oby polskie skrzydła przelatywały również nad Oceanem, docierały do nas, do Chicago. Cała Polonia amerykańska i kanadyjska powitałaby uruchomienie takiej linii z entuzjazmem. Najlepszym dowodem jest popularność „Batorego", choć taka podróż zabiera niejednemu prawie cały urlop. Wiem, że to nie takie proste, ale my tam w Chicago często o tym mówimy: żeby tak było bezpośrednie połączenie lotnicze z Warszawą!

I proszę koniecznie pozdrowić załogę samolotu, którym przyleciałam. Nie zdążyłam tego sama zrobić, bo na Okęciu powitanie było tak gorące.



Panorama Tatr ze szczytu Kasprowego Wierchu

Zdjęcia w numerze: M. Kobrzyński — 30 szt. Archiwum — 2.



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 6 (761) z dnia 6 lutego 1966 „Skrzydlatej Polski".